

**Der Beginn des deutschen
Schlachtfloottenbaues (1897–1900)**

**Grundlage und Entwicklung
bis zum zweiten Flottengesetz**

Klaus Schack
—

1981
—

Der Beginn des deutschen
Schlachtflottenbaues (1897-1900)
Grundlage und Entwicklung
bis zum zweiten Flottengesetz

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung des Doktorgrades
der Philosophie
an der Ludwig-Maximilians-Universität
zu München

vorgelegt von
Klaus Schack
aus München



Referent: Prof. Dr. Ludwig Hammermayer

Korreferent: Prof. Dr. Hans Schmidt

Tag der mündlichen Prüfung: 18. Februar 1981

Inhaltsverzeichnis

I.	<u>Einleitung</u>	1
II.	<u>Die Grundlagen des ersten und zweiten Flotten-</u> <u>gesetzes</u>	9
1.)	Wandel des Nationalgefühls/ Generationenwechsel	9
1.1.	Schlagwort Weltpolitik	12
1.2.	Seemacht als Voraussetzung der Weltpolitik Wissenschaftliche Argumentation	15
2.)	Grundlegende Rahmenbedingungen des Schlachtflotten- baues	18
2.1.	Navalismus	18
2.1.1.	Internationale Marinerüstung/ Flottenbau kein spe- zifisch deutsches Phänomen	19
2.1.2.	Gründe für die Flottenbauprogramme: Technische Ent- wicklung, strategische u. taktische Überlegungen u. Probleme	22
2.1.3.	Situation des Kriegsschiffbaues	24
3.)	Entwicklung der deutschen Marinerüstung unter Stosch und Caprivi	26
3.1.	Ära Stosch	26
3.2.	Ära Caprivi	28
3.3.	Probleme der deutschen Marinerüstung beim Regierungs- antritt Wilhelms II.	29
4.)	Umschwung beim Regierungsantritt	31
4.1.	Grundlegende Neuorganisation der obersten Marine- behörden	31

5.)	Reichstag u. Marinerüstung unter Federführung des Admiral Hollmann: wesentlicher Baustein für systematische Baupolitik von Tirpitz	33
5.1.	Erste Flottenvorlage nach dem Regierungsantritt 1890/91	33
5.2.	1892-1894 Flottenpolitik "ohne jeden Plan," Mißtrauen des Reichstages	35
5.2.1.	Schädlicher Dualismus zwischen OK und RMA	36
5.2.2.	Folgen der Hollmann-Ära für den künftigen Schlachtflottenbau/ Stellung des Reichstages	37
6.)	Tirpitz	38
6.1.	Seine Entwicklung/ Wirkung seiner Vorstellungen auf den Kaiser bis 1892	38
6.2.	Grundlegende Gedankengänge von Tirpitz/ Chef des OK Dienstschrift IX vom 16. Juni 1894 Basis künftiger Flottenpolitik	41
6.2.1.	Politische Erwägungen	44
6.2.2.	Erfüllung der Flotte mit militärischem Gehalt Rivalität OK - RMA / Schwankende Haltung des Kaisers	46
6.2.3.	Formulierung der politischen Bedeutung von Seemacht	48
7.)	Einwirkungen außen- und innenpolitischer Prozesse auf die Entwicklung der Flottenpolitik	50
7.1.	Ostasien	50
7.2.	Verschlechterung der deutsch-englischen Beziehungen	53
7.3.	Militärstraßprozeßordnung	55
8.)	Flottenpolitik im Vorfeld des ersten Flottengesetzes	56
8.1.	Immediatbericht Knorrs: das Ende des "uferlosen Flottenbaues" im Sinne Hollmanns wird eingeläutet	56

8.2.	Stellungnahme des Kaisers Hinneigung des Monarchen zum Schlachtflottengedanken	58
8.3.	Erster Schritt einer folgenreichen Verbindung zwischen Admiral und Kaiser: Denkschrift vom 3. Januar 1896 (Schlachtflotte, Seeinteressen, Risikotheorie)	59
8.4.	Auswirkungen: Forderung einer Flottenvorlage	61
8.4.1.	Widerstrebende Reaktion Hollmanns und Hohenlohes	62
8.4.2.	Der Kaiser gegen die Einwände Hohenlohes	63
8.5.	Tirpitz auf dem Weg ins RMA Senden schlägt Personalwechsel im RMA vor	65
8.5.1.	Unterredung Tirpitz - Kaiser	66
8.6.	Hoffnungsloser Kampf Hollmanns Tirpitz in Wartestellung/ Kurzfristige Erfolge Hollmanns	68
8.6.1.	Hollmann zwischen Kaiser und Reichstag	69
8.6.2.	Der unentschlossene Monarch/ Sendens Agitation Gespannte Atmosphäre	70
8.6.3.	Abberufung Hollmanns/ Rückberufung von Tirpitz aus Ostasien	72
9.)	Situation bei seiner Rückberufung	74
10.)	Wertung der bisherigen Entwicklung	76
10.1.	Grundlagen der Flottenpolitik waren beim Amtsantritt von Tirpitz gelegt	76
10.2.	Schlachtflottenbau als Mittel zur Systemstabilisierung mit antiparlamentarischem Charakter?	79

III.	<u>Vorbereitung und Durchbringung des ersten Flottengesetzes</u>	84
1.)	Tirpitz wird Staatssekretär/ erste Unter- redung mit dem Kaiser: endgültige Ent- scheidung für den Bau einer Schlachtflotte	84
2.)	"Emser Memorandum"	86
2.1.	Strategische, technische und politische Maß- stäbe der künftigen Flottenpolitik	87
3.)	Flotte gegen England?	89
3.1.	England als Gegner in der Sicht von Tirpitz Gedankengänge des späteren Marinekabinetts- chef von Müller	89
3.2.	Weltpolitik als Motivation	93
3.3.	Herausforderung Englands das außenpolitische Hauptmotiv für den Schlachtflottenbau?	95
3.4.	Herausarbeitung der außenpolitischen Zielrichtung	97
3.4.1.	Die Schlachtflotte als Instrument der Außenpolitik	97
3.4.2.	Kräfteverhältnis, Parität, Abschreckung Die Schlachtflotte als tragendes Kernstück zur Erreichung weltpolitischer Parität	99
4.)	Vorarbeiten zum ersten Flottengesetz Mitarbeiterstab, Arbeitsstil von Tirpitz	103
4.1.	Reaktionen auf die Schlachtflottenbauentscheidung Gesetzentwurf	105
4.2.	Unklare Begründung der Vorlage	107
5.)	Widerstand innerhalb der Regierung/ dessen Über- windung	110
5.1.	Thielmann/ Miquel	110

6.)	Tirpitz und Bülow Außenpolitik und Rüstung	114
6.1.	Argumentation von Tirpitz	115
6.2.	Bülow's Einstellung	116
7.)	Absprachen mit Bismarck und den Bundes- fürsten	119
8.)	Flottenpropaganda	121
8.1.	Nachrichtenbüro	122
8.2.	Zielgruppen	123
8.2.1.	Agitationsverbände	123
8.2.2.	Professorenschaft	125
8.2.3.	Arbeiter/Wirtschaft/Seeinteressenforschung	127
8.2.4.	Presse	129
9.)	Die Flottenvorlage vor der Einbringung im Reichs- tag	132
9.1.	Innenpolitische Abhängigkeit: MStPO	133
9.2.	Außenpolitische Gefährdungen in der Sicht von Tirpitz/ China	135
9.2.1.	Keine Kollisionen, aber auch keine festen außen- politischen Bindungen/ rüstungspolitische De- terminiertheit der Außenpolitik	137
10.)	Veröffentlichung der Gesetzesvorlage Stellung der Parteien	140
10.1.	Nationalliberale/Freikonservative	142
10.2.	Deutschkonservative Partei/Agrarier	143
10.3.	Freisinnige Vereinigung	144
10.4.	Sozialdemokratie/ Freisinnige Volkspartei	145

10.5.	"Zünglein an der Waage," das Zentrum	146
10.5.1.	Vorbesprechungen zwischen Lieber und dem RMA	147
10.5.2.	Opposition im Zentrum	148
11.)	Erste Lesung im Reichstag	152
11.1.	Stellungnahme von Hohenlohe und Tirpitz	152
11.2.	Sozialdemokraten	154
11.3.	Konservative	157
11.4.	Richter - Tirpitz	159
11.5.	Lieber, die Schlüsselfigur	160
12.)	"Schattenboxen" zwischen Tirpitz und Lieber	165
12.1.	Höhepunkt der Flottenpropaganda	167
12.2.	Budgetkommission	168
12.2.1.	Kompromißlösung im Mittelpunkt der Beratungen	169
12.2.2.	Deckungsfrage	171
12.2.3.	Ergebnis der Kommissionsberatungen	174
12.2.4.	Opposition im Zentrum gegen die Ersatzfristen Rücktrittsdrohung von Tirpitz	175
13.)	Zweite Lesung im Reichstag	178
13.1.	Liebers Ausführungen	179
13.2.	Tirpitz/Richter/Bebel	181
14.)	Motivationen der Parteien	185
14.1.	Zentrum	188
14.2.	Sozialdemokraten	191
14.3.	Nationalliberale	192
14.4.	Konservative	195

15.)	Die Rolle der Sammlungspolitik in Zusammenhang mit dem ersten Flottengesetz	197
16.)	Wirtschaftsinteressen und Flottengesetze	202
16.1.	Handel/Hansestädte	204
16.1.1.	Handelskammern/ Banken	206
16.2.	Eisen- und Stahlindustrie/ Werften	208
16.2.1.	Eisen- und Stahlindustrie	208
16.2.2.	Werften	210
16.3.	Gewinnlage und Flottenbau	211
16.4.	Flottenrüstung und weitverzweigtes Zulieferungssystem	213
16.5.	Unterschiedliche Interessenlage von Handel und Industrie	214
IV.	<u>Vorbereitung und Durchbringung des zweiten Flottengesetzes</u>	216
1.)	Die Flottenrüstung gewinnt eigene Dynamik	216
1.2.	Die Position von Tirpitz	218
1.2.1.	Das erste und zweite Flottengesetz stellen eine Gesamtheit dar/ "Dreiertempo"	220
1.2.2.	Außenpolitik als Faktor - Perzeption	222
2.)	Priorität für die Schlachtflotte	225
2.1.	Grundsätzliche Zustimmung des Monarchen für Schwerpunktverlagerung und weitere Rüstungsplanung	226
2.2.	Einsparungskurs	228
2.3.	Unterredung mit Hohenlohe	229
2.4.	Die Bedeutung des Monarchen/ Romintener Immediatvortrag vom 29. September 1899	230

2.5.	Zerschlagung des Oberkommandos	234
2.6.	Herstellung einer einheitlichen Meinungsfrent in der Marine	236
3.)	Entwicklung bis zum Einbringen der Vorlage im Reichstag	237
3.1.	Impulsives Vorgehen des Monarchen	237
3.2.	Reaktion von Tirpitz - Auseinandersetzung mit Hohenlohe	238
3.3.	Information der verbündeten Regierungen - ihre Reaktion	243
3.4.	Vorbereitung der Novelle im RMA	244
4.)	Beginn der Debatte im Reichstag	246
5.)	Einwirkungen der Außenpolitik	248
5.1.	Steigende Englandfeindschaft - Vorteile für die Flottenpropaganda	248
5.2.	Außenpolitische Vorstellungen von Bülow und Tirpitz/ Einfluß von Treitschke	250
5.3.	Großer Stellenwert der Außenpolitik in der Perzeption der Entscheidungsträger	251
5.4.	Außenpolitische Verwicklungen Erkenntnis der fehlenden Seemacht - Schlußfolgerungen	254
5.4.1.	Manila/China	254
5.4.2.	Zwischenfall im Burenkrieg	256
5.4.2.1.	Der Gewinn für die Flottenpropaganda und die Durchbringung der Flottenvorlage	257
5.4.2.2.	Reaktion des Kaisers - erste Bruchlinie mit Tirpitz	258

6.)	Flottenpropaganda für die neue Flotten- vermehrung	261
6.1.	Die Flotte als Klammer	261
6.2.	Deutscher Flottenverein/Schweiburg	262
6.2.1.	Angriffe gegen den Flottenverein/Schweiburg- affäre	265
6.2.2.	Die Stellung von Tirpitz gegenüber der Miquelschen Strategie der Sammlung - sein Vorgehen gegen Schweiburg	267
7.)	Die Rolle der Konservativen bei der Durch- bringung der neuen Flottenvorlage	271
7.1.	Die Kanalfrage	271
7.2.	Der Bund der Landwirte	275
8.)	Das Zentrum - seine enge Verbindung mit den Konservativen	278
8.1.	Interessenstruktur des Zentrums Verstimmung in der Partei über die neue Flot- tenvorlage	278
8.2.	"Vernunfttehe" zwischen dem Zentrum und den Kon- servativen/Budgetkommission/Bekanntnis der Re- gierung zur Wahrung der Interessen der Landwirt- schaft	281
9.)	Entscheidender Stellungswechsel von Tirpitz ins Lager der Sammlung/seine Gründe	282
9.1.	Scheitern der Politik der Gegensammlung Unterschiedliche Interessen von Industrie und Handel	284
9.1.1.	Überseeischer Handel/Industrie/Umgestaltung der internationalen Wirtschaftslage - Tendenz zum Schutzzoll	284

9.1.2.	Industrie und Landwirtschaft finden gemeinsame Interessenpunkte - Bündnis Zeit/ Arbeiterschaft	286
10.)	Fleischbeschaugesetz und Flottensteuern als Wegmarkierungen für Tirpitz ins Lager der Sammlung	289
10.1.	Das Fleischbeschaugesetz im Widerstreit von Handels- und Agrarinteressen	290
10.2.	Das Fleischbeschaugesetz als "Generalprobe" der Agrarier für die geforderte Zollerhöhung - durch das Junktim: ohne Zölle keine Flotte, untrennbarer Zusammenhang mit der Flottenpo- litik	292
11.)	Deckungsvorlage	294
11.1.	Optimistische Einschätzung der Finanzlage durch den Staatssekretär des Reichsschatz- amtes	294
11.2.	Tatsächliche Verschlechterung der Finanzlage Defizitpolitik - Rüstungspräferenz für die Marine	296
11.3.	Deckungsvorschläge des Zentrums Tirpitz spricht sich für diese Vorschläge aus	298
11.4.	Proteste beim Überseehandel/ Unzureichende Deckung	301
12.)	Beratungen in der Budgetkommission/Zusammen- fassung des ersten Flottengesetzes und der Novelle zu einem einheitlichen zweiten Flotten- gesetz/Streichung der Auslandskreuzer/Fortfall der Geldgrenze	303

13.)	Zweite und dritte Lesung im Reichs- tag	306
13.1.	Abstimmung über die einzelnen Paragraphen	307
13.2.	Dritte Beratung/ Annahme des Gesetzes	309
V.	<u>Schluß und Zusammenfassung</u>	313
	Literaturverzeichnis	325
	Abkürzungen	342

I. Einleitung

Im Mittelpunkt der wissenschaftlichen Diskussion über den Schlachtflottenbau der Ära Tirpitz stand in den letzten Jahren eine Konzeption, die besonders die sozioökonomischen Interessen der Entscheidungsträger in ihrer Zugehörigkeit zu bestimmten sozialen Schichten oder Klassen herausgearbeitet hat. Mit der theoretischen Entwicklung solcher Begriffe wie Sozialimperialismus, Primat der Innenpolitik, Sammlungspolitik, Krisenideologie soll an die Stelle der Darstellung von Politik als Wechselspiel individueller Meinungen und Maßnahmen ein gesellschaftliches Konfliktmodell treten, an dem die historischen Fakten gemessen werden.

Dieser Ansatz von H.-U. Wehler besonders ausführlich für das Zeitalter des Imperialismus entwickelt wurde wohl zum ersten Mal von dem Meineckeschüler Eckart Kehr auf den deutschen Schlachtflottenbau angewandt. Kehr ging von der These aus, daß "Imperialismus und Umsturzgesetz, Flottenbau und Sammlungspolitik sehr verschiedene Wege zu demselben Ziel waren: ... In verknöchertem Glauben an die eigene Unbesiegbarkeit wollte man lieber alle Kämpfe der Weltpolitik durchfechten als zu Hause die soziale Frage lösen." ¹ Von dem "Primat der Innenpolitik" ausgehend, der innenpolitische und soziale Gesichtspunkte in den Vordergrund stellt,

1) Eichberg Henning, Navalismus und Imperialismus in der Geschichtsschreibung. Ziele, Interessen, Technik und Verhaltensweisen, in: Marine-Rundschau (MR) 4/1973, S. 197-200

knüpfte Kehr keineswegs nur an die marxistische Imperialismuskritik von J. Hobson, R. Luxemburg, R. Hilferding, Bucharin und Lenin an, die ja Imperialismus als bewußten Akt der Herrschenden zur Stabilisierung ihrer ökonomischen und politischen Machtposition sahen, sondern er war auch stark beeinflusst von Max Weber.²

Für Kehr war die Flotte das Mittel, "die immer brüchiger werdende Herrschaft der in der Sammlungspolitik alliierten Industrie und Landwirtschaft gegen die proletarische Gefahr erneut zu stabilisieren."³ Die Innenpolitik des Reiches als nationalem Einheitsstaat und bürgerlichem Klassenstaat war nach Kehr zum einen bestimmt durch den Kampf von Industrie und Landwirtschaft um die Hegemonie im Staate, zum anderen durch den Kampf des revolutionären Proletariats gegen den Staat und seine Gesellschaftsordnung.⁴

Nach seiner Ansicht hat nicht "die außenpolitische Lage der Nation das Durchkommen des zweiten Gesetzes im Reichstag ermöglicht, sondern allein die Miquelsche Sammlungspolitik mit ihrer dreifachen Tendenz: der Industrie die Flotte, die Weltpolitik und die Expansion, den Agrariern die Zölle und die Aufrechterhaltung der sozialen Vormachtstellung der Konservativen und als Folge dieses sozialen und wirtschaftlichen Ausgleichs: dem Zentrum die politische Hegemonie."⁵

2) Eichberg, op.cit., S. 198

Kehr Eckart, Der Primat der Innenpolitik. Gesammelte Aufsätze zur preußisch-deutschen Sozialgeschichte im 19. u. 20. Jhrdt., Einleitung von Wehler H.-U. (Hrsg.), S. 26/27

3) Kehr Eckart, Schlachtflottenbau u. Parteipolitik 1894-1901, S. 7

4) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 173

5) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 205

Diesen von innenpolitischen und sozioökonomischen Gesichtspunkten bestimmten Ansatz nahm in jüngster Zeit V. Berghahn in seinem im Herbst 1971 veröffentlichten Werk "Der Tirpitz-Plan, Genesis und Verfall einer innenpolitischen Krisenstrategie unter Wilhelm II." auf. Bei ihm stellt sich in Fortsetzung Kehrs die Flottenpolitik als rationaler, unter dem Primat der Innenpolitik stehender Plan dar, der Kern einer Krisenstrategie bildete, um die Privilegien der herrschenden Klassen abzusichern und zu zementieren, Tirpitz wird in diesem Rahmen als genialer "Verschleierungspolitiker" dargestellt. "Ihrer ursprünglichen Konzeption nach war die deutsche Flotte also eine Marine gegen Parlament und England und verfolgte das Fernziel, das preußisch-deutsche Herrschaftssystem unter Ausnutzung der industriewirtschaftlichen Expansionskräfte gegen strukturellen Veränderungen abzuschirmen." ⁶

Durch diesen Ansatz wurde die Frage nach den politischen Zielen des Schlachtflottenbaues um ganz neue Aspekte erweitert, schichtenspezifische Interessen aufgezeigt und durch fruchtbringende Fragestellungen weit über die Darstellungen von Hallmann und Hubatsch hinausgeführt, die ja soziale und ökonomische Bezüge weitgehend ausklammerten.

-
- 6) Forstmeier Friedrich, Der Tirpitzsche Flottenbau im Urteil der Historiker,
in: Schottelius H., Deist W. (Hrsg.) Marine und Marinepolitik im Kaiserlichen Deutschland 1871-1914, S. 47-50
Berghahn Volker R., Der Tirpitz-Plan, S. 593

Während Kehr und Berghahn den Schwerpunkt ihrer Untersuchungen auf die innenpolitischen Motivationen des Flottenbaues legten, steht die wichtige Arbeit Jonathan Steinbergs, "Yesterday's Deterrent", vornehmlich unter der Fragestellung, ob der deutsche Schlachtflottenbau offensive oder defensive Ziele verfolgte. Steinberg räumt zwar ein, daß der Entschluß zum Flottenbau an sich weder unvernünftig noch ungerechtfertigt gewesen sei, unter den Bedingungen der Zeit hält er ihn sogar für unvermeidlich. Ganz klar unterstreicht er aber, daß schon das 1. Flottengesetz von 1898 eine offensive Zielrichtung gegen Großbritannien hatte.⁷

Von den beiden Aspekten der Berghahn und Steinberginterpretation ist der zuletzt behandelte, nämlich die Einschätzung der Flotte als offensives Instrument gegen Großbritannien am wenigsten bestritten.⁸ Ganz anders sieht es mit dem ersten Aspekt aus, der den Flottenbau wesentlich als innenpolitische Krisenstrategie begreift. Hier muß trotz aller neuen Einsichten, die diese Interpretation brachte, auf die Grenzen dieses Ansatzes hingewiesen werden.⁹

-
- 7) Steinberg Jonathan, Yesterday's Deterrent, S. 18
- 8) Petter Wolfgang, Deutsche Flottenrüstung von Wallenstein bis Tirpitz, in: Hackl O./Messerschmidt, Handbuch zur deutschen Militärgeschichte 4.Bd./VIII (Deutsche Marinegeschichte der Neuzeit), S. 178
- 9) Huberti Franz Hermann, Tirpitz als Verschleierungspolitiker? in: MR 9/1974, S. 535-554
Salewski Michael, Rezension: Der Tirpitzplan, in: HZ 219/1974, S. 153-156

Durch die Betonung, daß die Flotte Instrument für ein gesellschaftspolitisches Stabilisierungsprogramm gewesen sei, also primär zur Systemerhaltung diene, besteht die Gefahr, daß im Rahmen einer monokausalen Interpretation das Problem Flottenbau ausschließlich als rein innerdeutsches Problem gesehen wird, unter Außerachtlassung der "Randbedingungen" in denen sich die deutsche Entwicklung abspielte.

So richtet sich der Haupteinwand gegen eine allzu isolierende Betrachtung der deutschen Flottenpolitik, die gleichlaufende Entwicklungen wie Navalismus und Flottenrüstungen in anderen Ländern weitgehend außer acht läßt. Eine Darstellung des deutschen Schlachtflottenbaues kann sich eben nicht nur auf die Schilderung der deutschen Überlegungen und Entwicklungen beschränken, ein solches Rüstungsprogramm muß in den Gesamtzusammenhang der Epoche und der leitenden Entwicklungen hineingestellt werden. Nur so kann eine unzulässige "Dämonisierung" des deutschen Schlachtflottenbaues und seiner tragenden Persönlichkeit Tirpitz vermieden und können Perspektiven und Relationen gesetzt werden, indem Gemeinsamkeiten, aber auch Unterschiede erkennbar werden. In dieser Sehweise wird die deutsche Entwicklung nicht ihrer spezifischen Problematik entkleidet, aber sie wird als ein

Teil des historischen Gesamtumfeldes begriffen, nicht mehr nur als eine aus innenpolitischen Problemlagen zu verstehende Krisenstrategie. Nicht ein Streit um Vorrangigkeiten von Innenpolitik oder Außenpolitik soll dadurch entschieden werden, sondern nur der Begriff "Krise" wird relativiert, indem die deutsche Entwicklung aus ihrer isolierenden Betrachtung herausgeführt wird; eine Aussage die "in sich" schlüssig sein mag, verliert eben ihren Wahrheitsgehalt, wenn sie von gleichlaufenden Umfeldbedingungen gelöst wird.

Eine Bewertung des deutschen Flottenbaues muß jedenfalls davon ausgehen, daß "Navalismus" und Flottenbauprogramme eben keine nur auf Deutschland beschränkte Angelegenheit war, sondern auch von Staaten mit anderen innerstaatlichen Strukturen betrieben wurde, Staaten, die ihren Parlamenten Flottengesetze vorlegten, ohne daß man im Falle von Großbritannien, Frankreich oder den Vereinigten Staaten von Antiparlamentarismus als Beweggrund für ihren Flottenbau sprechen könnte.

Es muß berücksichtigt werden, daß außerdem bei allen Seemächten technische Sachzwänge vorhanden waren, die langfristig oft erstaunlich gleichartige Planungen erforderten. Damit soll nicht gesagt werden, daß militärtechnische Gründe das spezifisch deutsche Problem Gesellschaft-Staat-Militär allein erklären können, dennoch ist klar, daß bei der Analyse der Tirpitz'schen Flottengesetze die schiffbautechnischen

Entwicklungen in Betracht gezogen werden müssen, die ja im übrigen Teil eines Modernisierungsprozesses waren, dem alle europäischen Industriestaaten im ausgehenden 19. Jahrhundert unterworfen waren.

In einem gleichen Gesamtzusammenhang muß auch das Problem des Parlamentes, des Reichstages, gesehen werden. Ein von Berghahn durchgängig verwendeter Begriff wie "Antiparlamentarismus" verliert viel von seiner Aussagekraft, wenn nicht geprüft wird, inwieweit die parlamentarische Entwicklung in Rußland, Frankreich, Großbritannien in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts dem Kriterium liberal-demokratischer Verhältnisse und vertrauensvoller Beziehungen zwischen Regierung und Parlament voll oder zumindestens teilweise entsprach. Beim Unterlassen dieses Vergleichs, bzw. mit der stillschweigenden Konfrontierung der damaligen deutschen Verfassungsverhältnisse mit liberal-demokratischen Idealvorstellungen, wird wieder eine deutsche Sonderentwicklung konstruiert, die im Zirkelschluß das Bild von der deutschen Systemkrise scheinbar voll bestätigt und eine Krisensituation überakzentuiert, werden nicht leugbare Spannungsverhältnisse durch isolierende Betrachtung überdimensional gezeichnet.¹⁰ Diesem so gewonnenen Konfliktsbild fällt dann auch Tirpitz zum Opfer, der in altbekannter per-

10) Nolte E., Deutscher Scheinkonstitutionalismus?

in: HZ 228/ 1979, S. 529-549

sonalistischer Geschichtsauffassung zum dämonischen "Verschleierungspolitiker" gerät, dem ein geradezu unglaubliches Maß von Rationalität, Beständigkeit, Weitsicht und Konsequenz zuerkannt wird.

Im Rahmen dieser einleitend skizzierten Kritik soll so vorgegangen werden, daß eine Isolierung des deutschen Schlachtflottenbaues vermieden wird, d.h. die Darstellung der Entwicklung des 1. und 2. Flottengesetzes soll sich nicht wie bei Hubatsch und Hallmann nur auf marinespezifische Entwicklungen unter Außerachtlassung aller sozioökonomischen Faktoren beschränken, noch wie bei Steinberg ihren Schwerpunkt allein in der Frage "Flotte gegen England?" finden. Es sollen zwar die innerdeutschen Interessen und Überlegungen, wie innenpolitische Fronten (Parteikonstellationen) marineinterne Ressortegoismen (Oberkommando-Reichsmarineamt) und die Wirtschaftsinteressen aufgezeigt werden. Diese innerdeutschen Strukturen werden aber nicht als allein maßgebende Faktoren für die Inaugurierung der Flottenpolitik gesehen werden, sondern eingebettet werden in die übergreifenden Tendenzen des "imperialistischen Fieberwahns" (Wolfgang J. Mommsen) wie "Navalismus" und die dynamische Entwicklung der Marinetechnik, die ja wiederum nur Teil einer rapiden technologischen Veränderung Ende des 19. Jahrhunderts darstellte.

Bevor auf Navalismus, technischen Rüstungsstand und die spezifisch deutsche Marineentwicklung vor 1897 eingegangen wird, die ja wesentliche Voraussetzungen schuf für die Art des Tirpitz'schen Vorgehens, sei eingangs auf den Verhaltens- und Be-

wußtseinswandel einer Generation um die Jahrhundertwende eingegangen, die die Reichsgründung nicht mehr bewußt erlebt hatte, die den Makel des "Epigonentums" abstreifen wollte, auf der Suche nach neuen Zielen war und sich bereit machte, den Schritt über die Begrenzungen der europäischen Kontinentalpolitik hinauszumachen.

II. Die Grundlagen des ersten und zweiten Flottengesetzes

- 1.) Der Beginn des deutschen Schlachtflottenbaues unter Wilhelm II. war Ausdruck der Teilnahme deutscher Politik an der außereuropäischen Expansion, an der neuen Epoche imperialistischer Weltpolitik. Diese Teilnahme wurde getragen von einer Generation mit einem gewandelten Nationalgefühl, das die Reichsgründung nicht mehr nur als "eine Erfüllung ihrer Wünsche und zugleich der deutschen Geschichte überhaupt" empfand, wie die Reichsgründergeneration, deren überschwengliche Einstellung die Preußischen Jahrbücher so beschrieben: "Glücklich mag sich preisen, wer diese einzigen Tage erlebt hat, dem reiferen Alter bringen sie die glänzende Erfüllung seiner Ideale, die volle Frucht mühseliger Kämpfe, und wem der Sinn unverrückt aufs Vaterland gerichtet stand, dem sind sie die Krone des Lebens." ¹¹

Das höchste Ziel dieses reichsdeutschen Nationalgefühls stellte sich dar in der Erhaltung des bestehenden Nationalstaates großdeutscher Prägung, in dessen auf dem ostelbischen Adel beruhenden Herrschaftsstruktur der Liberalismus nur ein beschränktes Mitwirkungsrecht hatte und dessen Kontinentalpo-

11) Schoeps Hans-Joachim, Der Weg ins Deutsche Kaiserreich, S. 210/235

litik Bismarckscher Prägung Navalismus keinen Raum bot. Dieses Gefühl der "Saturiertheit" wurde schon früh begleitet von einer "zunehmenden Großmannsucht des Bürgertums,"¹² das sich in seiner Überschätzung militärischen Erfolgs nicht bewußt war, wie wenig die Reichsgründung das Ergebnis kalkulierter oder genialer Vorausberechnung war, wie sehr sie belastet war von inneren Spannungen und dem außenpolitischen "cauchemar des coalitions", den Bismarck so drückend empfand.¹³

Gerade diese inneren und äußeren Spannungen fanden nach der Reichsgründung keinen gemeinsamen Integrationspunkt in großen nationalen Zielen, vorherrschend war vielmehr "eine tiefe Unsicherheit des nationalen Bewußtseins."¹⁴ Die prägenden nationalen Leitbilder wie das "Reich" und das "Kaisertum" hatten vorwiegend statistischen und rückwärtsgerichteten Charakter. Weder Reichsgründung noch siegreicher Frankreichfeldzug bildeten auf die Dauer eine tragfähige Grundlage für ein stark gewachsenes Machtgefühl.¹⁵

12) Schoeps, op.cit., S. 211

13) GP 2. Bd., Nr. 294, S. 154

14) Schieder Theodor, Das Deutsche Kaiserreich von 1871 als Nationalstaat, S. 75

15) Schilling Konrad, Beiträge zu einer Geschichte des radikalen Nationalismus in der Wilhelminischen Ära 1890-1909, S. 9

Zunehmend traten an die Stelle eines "ewig rückwärtsge-
wandten Pathos des herkömmlichen Patriotismus die neuen
Schlagworte vom Streben nach "Weltmacht" und "Seemacht",
die von der jüngeren Generation geradezu als Erlösung
empfunden wurden." 16

Zwar stand hinter dem Begriff der Weltmacht keine klar
definierte Zielsetzung oder ein offiziell verbindliches
Programm. 17 Diese Begriffsbildung war aber trotz sei-
nes nebulösen Charakters in der Lage, stimulierende Wir-
kung auszuüben und dem Reichsgedanken zukunftsweisende
Ziele zu liefern, die das Gefühl des Zuspätgekommenseins
und der Zweitrangigkeit überdecken konnten. Diese vagen
Projektionen waren mit einem lärmenden Aktivismus ver-
bunden, dessen bester Repräsentant der Kaiser selber war,
und mit einem weitverbreiteten, spezifisch deutschen Irr-
tum: dem Glauben der öffentlichen Meinung, daß der mili-
tärische Sieg über Frankreich gleichbedeutend mit einem
Sieg der deutschen Kultur gewesen sei. 18 Die damit einher-
gehende Veräußerlichung aller Werte und ein oberflächlicher
Materialismus waren demgegenüber kein allein deutsches Prob-
lem, sondern Teil einer geistigen Krise, die in ganz Euro-
pa empfunden wurde und die so durchdringend war, daß nicht
nur in Deutschland der Kriegsausbruch von 1914 "als die Be-
freiung von einer unerträglichen, auf dem ganzen Volk lasten-
den Leere" empfunden wurde. 19

16) Ritter Gerhard, Staatskunst und Kriegshandwerk, Bd.II, S.127

17) Baumgart Winfried, Deutschland im Zeitalter des Imperialismus
(1890-1914), S. 46

18) Schieder, op.cit., S. 56

19) Schilling, op.cit., S. 3

Neben die Verklärung der Siege von 1866 und 1870/71 traten schon ein Jahrzehnt nach der Reichsgründung Vorstellungen von Männern wie Holstein, Waldersee und Bülow, die die auf das europäische Staatensystem zentrierte Politik Bismarcks, besonders seine Rußlandpolitik kritisierten.²⁰

Seit den 90er Jahren wurde die Selbstzufriedenheit über die Erfüllung nationaler Sehnsüchte und Forderungen immer nachhaltiger durch eine unruhige und expansive Erwartungshaltung verdrängt, die Deutschlands Rolle nicht mehr im Rahmen des europäischen Staatensystems sah, sondern ihm eine Weltrolle zuwies, die sich auf das beispiellose Wachstum der deutschen Wirtschaft und Bevölkerung stützen sollte.²¹

1.1. Diesem Gefühl, die Grenzen überschreiten zu müssen, die Bismarck zwei Jahrzehnte durch seine kontinental beschränkte Außenpolitik setzte, gab Max Weber in dem berühmten Satz seiner Freiburger Antrittsrede Ausdruck, in dem er die Einigung Deutschlands einen "Jugendstreich" nannte, "den die Nation auf ihre alten Tage beging und in seiner Kostspieligkeit besser unterlassen hätte, wenn sie der Abschluß und nicht der Ausgangspunkt einer deutschen Weltmachtspolitik sein sollte." Anstelle des "schweren Fluches des Epigonentums", den die Errichtung des deutschen Nationalstaates der nachfolgenden Generation aufgebürdet hatte, konnte nach Max Webers Ansicht nur eine Zukunftsaufgabe deutscher Politik tre-

20) Rich. N./Fisher M.H. (Hrsg.) Die geheimen Papiere Friedrich von Holsteins, Bd.II, S. XV-XVII, Bd.III, S. 213, Nr. 241

21) Messerschmidt Manfred, Reich u. Nation im Bewußtsein der wilhelminischen Gesellschaft, in: Schottelius/Deist, Marine..., op.cit., S. 24-29

ten: entschlossene Weltmachtpolitik als Konsequenz der Reichsgründung, als Fortsetzung der national und liberalen Politik der Reichsgründungszeit.²²

Das neue dynamische Nationalbewußtsein dieser Zukunftsprojektion begann langsam an die Stelle des rückwärtsgerichteten Patriotismus zu treten, der ein Kennzeichen der Jahre nach der Reichsgründung war. "Sedan und die Kaiserproklamation" waren für diese neue Generation zwar "große Momente der deutschen Geschichte," (Paul Rohrbach) aber doch letztlich nur Aufforderung dieses Erbe durch eigene Taten auszubauen. Deren Aktionsraum sollte sich aber nicht mehr auf den begrenzten Bereich der Väter beschränken, sondern Teilnahme am Wettbewerb der imperialistischen Weltmächte um die Gestaltung von Weltpolitik sein.²³

Karl Lamprecht sah im Deutschen Reich von 1871 "nur eine Etappe für die volle Ausgestaltung der Nation als eines politischen Körpers." Hans Delbrück vollzog von den Maximen der Bismarckschen Politik eine klare Abkehr, wenn er von den großen Zielen sprach, die eine Nation haben müsse, Ziele die über eine allein "rein negative Politik der Abwehr Frankreichs und eines gelegentlichen Kolonisationsversuches" hinausgehen müssten.²⁴

22) Mommsen Wolfgang J., Max Weber und die deutsche Politik 1890-1920, S. 78

23) Schieder, op.cit., S. 53

24) Marienfeld Wolfgang, Wissenschaft u. Schlachtflottenbau in Deutschland 1897-1906, S. 102

Gall Lothar, Bismarck - Der weiße Revolutionär, S. 638/639

Friedrich Naumann, der christliche Sozialpolitiker, dessen Zeitschrift die "Hilfe" ein maßgebendes Publikationsorgan des liberalen Imperialismus war, bildete sich 1896 die Meinung, daß 1870 kein Endpunkt deutscher Geschichte sein konnte, sondern nur Startschuß für das Rennen "um die Verteilung des Platzes auf der Erde." ²⁵

Was als Sinngebung hinter dem Schlagwort "Weltpolitik" stand, hat der Militärschriftsteller Theodor von Bernhardi 1912 prägnant in seinem aufsehenerregenden, in grossen Auflagen verbreiteten Buch "Deutschland und der nächste Krieg" formuliert. Wenn man auch bedenken muß, daß dieses Buch in der aufgewühlten Stimmung nach der zweiten Marokkokrise erschien und Ausdruck eines alldeutsch geprägten Militarismus war, so appellierte doch diese Darstellung zweifellos an ein seit den 1890er Jahren weitverbreitetes, latent vorhandenes Verständnis eines breiteren Publikums. ²⁶

Für Bernhardi gab es als Ersatz für Weltmacht nur Niedergang. Er sah den "berechtigten Stolz" der Franzosen und Engländer auf ihre kolonialen Erwerbungen und das daraus erwachsene "gewaltige Nationalbewußtsein." Geradezu von "Beschämung und Erbitterung" spricht Bernhardi, wenn er dagegen feststellen muß, daß "der Sieger von Gravelotte und Sedan im Weltbesitz weit zurücksteht." Aber angesichts seiner "Kulturbedeutung," seiner "politischen Einigung

25) Mommsen, op.cit., S. 79

26) Wernecke Klaus, Der Wille zur Weltgeltung, S. 160-166

und Machtentfaltung" forderte er nicht nur einen "Platz an der Sonne... wie Fürst Bülow sich bescheiden zu äußern liebte," sondern "einen vollgültigen Anteil an der Beherrschung der Welt, weit über die Grenzen seiner jetzigen Einflußsphäre hinaus." 27

1.2.Im Strom der "Meinungsmacher", die das Vorverständnis für diese alldeutschen Parolen Bernhardis mitgegeben hatten, spielten die Vertreter der deutschen Professorenschaft, nicht zuletzt die der Historie, eine wichtige Rolle. Sie artikulierten ihre Vorstellungen von Weltmacht zwar nicht in vergrößernden Kategorien einer moralfreien Machtpolitik, die den Krieg als selbstverständliches Mittel einschloß, wie Bernhardt. Ihre sittliche Begründung des Anspruches auf Weltpolitik war subtiler, ging aus von den Lehren der europäischen Geschichte der Neuzeit, insbesondere von der großen Bedeutung der Seemacht, ein Gedanke, der besonders durch das aufsehenerregende Buch des amerikanischen Kapitäns zur See Alfred Thayer Mahan, "The Influence of Sea Power upon History 1660-1783", weite Resonanz gefunden hatte. 28

Insbesondere die wissenschaftliche Flottenagitation entwickelte den Gedanken, das Gleichgewichtssystem der europäischen Großmächte auf ein Weltstaatensystem zu übertragen, gewissermaßen eine konsequente Weiterentwicklung der Bismarckschen Kontinentalpolitik auf den größeren Rahmen ei-

27) Bernhard Friedrich v., Deutschland und der nächste Krieg, S. 83-85

28) Fischer Kurt, Admiral Mahan: Weltpolitik zur See, in: MR 3/1973, S. 130-143

nes Konzerts der Weltmächte. Max Lenz, Erich Marcks, Otto Hintze, Hans Delbrück waren sich einig, daß es Deutschlands Rolle sei, gewissermaßen stellvertretend für alle anderen Mächte, das englische Übergewicht auszubalancieren, die Engländer zu zwingen, das Deutsche Reich als selbständigen Machtfaktor anzuerkennen. Das Machtmittel, um auf höherer Ebene und in größeren Dimensionen das zu leisten, was das Heer seit der Reichsgründung in kontinentalem Rahmen geleistet hatte, nämlich eine Stärkung der **eigenständigen** Machtstellung Deutschlands, sollte das militärische Instrument der Schlachtflotte sein. Sie sollte dem Deutschen Reich die Möglichkeit geben, zwischen England und dem russisch-französischen Zweibund unabhängige und **freigestaltete** Machtpolitik zu treiben. Die gleichberechtigte Teilnahme Deutschlands im künftigen Weltstaatensystem wurde untrennbar an die Existenz einer bedeutenden Seemacht geknüpft. ²⁹

Mit einer großen Anzahl von Themenbeiträgen wirtschaftlicher und wirtschaftspolitischer Art wurde auf die weltwirtschaftlichen Verflechtungen Deutschlands hingewiesen, auf die bedeutenden Handels- und Kapitalinteressen, die die deutsche Wirtschaft mit dem Weltmarkt verbanden. Die wissenschaftliche Agitation der "Flottenprofessoren" wies auf die Gefahren eines politisch-militärischen Machteinsatzes hin, der Deutschland von der freien See abschließen konnte, bei den

29) Marienfeld, op.cit., S. 63-67, S. 70-78

wirtschaftlichen Weltinteressen des Deutschen Reiches ein Ereignis mit unabsehbaren Folgen. Die entscheidende Schlußfolgerung war: Ein Abschluß des deutschen Handels von den überseeischen Märkten konnte nur mit einer bedeutenden Seemacht verhindert werden.³⁰

Wesentlich wurde die Zustimmung zum Schlachtflottenbau von der Hoffnung getragen, durch eine von der Flotte abgestützte Weltpolitik die soziale Frage entschärfen zu können. Weltpolitik und Flottenbau, verbunden mit einer entschlossenen Sozialpolitik, boten in den Augen der "Flottenprofessoren" die Möglichkeit, einen gemeinsamen Integrationsfaktor für die große Masse der Bevölkerung zu finden, eine breite Basis der Zustimmung, in der man wiederum die Voraussetzung sah, "für einen erfolgreichen politischen Wettbewerb gegenüber den stammverwandten Nationen."³¹

Von diesen national-sozialen Gedanken waren übrigens die meisten in der Flottenpropaganda tätigen Professoren erfasst, Vorstellungen, die größtenteils auf Gedankengänge Friedrich Naumanns zurückgehen, der die Arbeiterschaft für eine nationale Weltpolitik durch eine Versöhnung von "Demokratie und Kaisertum" zu gewinnen suchte.³²

Die hier angeführten Forderungen deutscher Professoren für eine Weltpolitik sind auch Ausdruck dafür, daß der Ende des

30) Marienfeld, op.cit., S. 22-30

31) Marienfeld, op.cit., S. 56-63

32) Marienfeld, op.cit., S. S. 63
Holl Karl, Krieg und Frieden und die Liberalen Parteien
in: Holl/List(Hrsg.), Liberalismus u. imperialistischer
Staat, S. 73

19. Jahrhunderts weltweit grassierende "Fieberwahn des Imperialismus" ³³ auch in Deutschland Eingang gefunden hatte und dort bei einem von deutschen Erfahrungen geprägten Generationenbewußtsein bereitwillige Aufnahme fand. Deutsche neurankeanische Schule, die Suche nach einer neuen vaterländischen Sammlungsparole und weltweites Streben nach Kolonien und neuen Märkten verbanden sich mit einer Strömung, die die Großmachtpolitik aller imperialistischen Mächte wesentlich beeinflusste, mit dem "Navalismus", der wiederum den Rahmen bildete, in dem sich der deutsche Flottenbau abspielte.

2)2.1. Der Begriff "Navalismus" wurde durch den nordamerikanischen Historiker William L. Langer in einem Kapitel "The New Navalism" seines Werkes "The Diplomacy of Imperialism" eingeführt, aber nicht ausdrücklich definiert. ³⁴ Eine nähere Abgrenzung der Wesensmerkmale von "Navalismus" versuchte Walther Hubatsch, indem er diesen definierte als "Summe der politischen, technischen und zivilisatorischen Errungenschaften, die an der Wende zum 20. Jahrhundert von den alten Großmächten der europäischen Pentarchie und je einer jungen, den amerikanischen und asiatischen Kontinent dominierenden Großmacht gezielt eingesetzt werden, um Herrschaftsausdehnung auf oder über See zu erreichen zwecks sicheren Warenverkehrs, Erschließung von Rohstoffquellen,

33) Mommsen Wolfgang J., Das Zeitalter des Imperialismus, S. 152

34) Langer William L., The Diplomacy of Imperialism 1900-1902, Vol. II, S. 415-442

Verbreitung bestimmter Kulturauffassungen." ³⁵

Räumlich weitausholende Zielsetzung bei Anspannung aller Kräfte, gestützt auf das technische Instrument Schiff, verband sich mit der Vorstellung, daß moderne Staaten, zumal Großmächte, nur über Meereszugang und Seemacht im internationalen Kräftefeld wirtschaftlich und politisch bestehen können.

Damit verbunden war als gleichzeitiges Phänomen bei allen beteiligten Mächten der Bau von Schlachtflotten als Ausdruck von Staatsgeltung und Macht.³⁶ Die technische Abhängigkeit des mit Waffen und Dampfantrieb ausgerüsteten Schiffes, das an Stelle des nahezu stützpunktunabhängigen Segelschiffes trat, erforderte für alle Mächte überseeische Stützpunktpolitik, Erwerb von Kohlestationen, Reparaturanlagen und Dockmöglichkeiten. ³⁷

2.1.1. In Rußland z.B. stiegen die Marineausgaben von 1880-1898 um fast 130% und lagen damit über denen Italiens und Deutschlands. Etwa gleichzeitig mit dem ersten deutschen Flottengesetz wurde durch Ukas des Zaren ein neues Flottenbauprogramm initiiert, das bis 1903 mit einem Kostenaufwand von 396 Millionen Mark eine Verstärkung der Flotte um 8 Linienschiffe, 6 Große, 10 Kleine Kreuzer und 36 Torpedobootszerstörer bringen sollte. Ein weiteres Programm von 1903-1908 schloß sich an.

35) Hubatsch Walther, Navalismus u. Technik im 19. und 20. Jhrdt., in: MR 2/1977, S. 52

36) Steinberg, op.cit., S. 17

37) Hubatsch, Navalismus, op.cit., S. 52/53

1912 wurde ein bis 1930 befristetes Gesetz durchgebracht, das allein für die Ostsee 24 Linienschiffe vorsah.³⁸

Im Zeitraum von 1898-1914 kam es in den Vereinigten Staaten zum Aufbau einer Marine, die die zweitgrößte neben der Großbritannien war. Nach dem spanisch-amerikanischen Krieg kam es unter dem Einfluß des energischen Marineministers Theodore Roosevelt und später in dessen Amtszeit als Präsident (1901-1909) zu einem zielstrebigem Flottenbau.

Ende des Jahres 1900 wurden gleichzeitig 5 Linienschiffe, 9 Panzerkreuzer auf Stapel gelegt, gleichzeitig waren 13 Kriegsschiffe in Bau. Diese Forcierung des Flottenbaues um die Jahrhundertwende war so stark, daß zeitweilig die nord-amerikanischen Werften vollkommen überfordert waren.³⁹

Wie stark das Prinzip des "Navalismus" die Außenbeziehungen der USA um 1900 bestimmten, zeigt auch eine Aussage des Staatssekretärs der amerikanischen Marine, Long, die die wachsende Bedeutung der Navy charakterisierte: "Die Flotte ist heute ein weit größerer Faktor unserer Beziehungen zur Welt als sie vor der jüngst stattgefundenen nationalen Expansion war, welche jetzt Portorico, die Hawaiischen Inseln, das große Gebiet der Phillipinen und unsere Verpflichtung gegen Cuba in sich schließt. Wenn wir überhaupt eine Flotte haben wollen, so muß sie im Einklang stehen mit unserer Expansionspolitik."⁴⁰

38) Matthei Dieter, Russische Seemachtbestrebungen in der Epoche des Navalismus, in: MR 1/1978, S. 20-25

39) Ueberall, Illustrierte Wochenzeitschrift für Armee und Marine, 4. Jhrg., 1901-1902, S. 467/468
Rohwer Jürgen, Kriegsschiffbau u. Flottengesetze um die Jahrhundertwende, in: Schottelius/Deist, Marine.. op.cit., S. 223

40) Ueberall, op.cit., S. 467

Im Einklang mit den amerikanischen Zielen konnte nach Ansicht des General Board der US-Navy nur eine Flotte stehen, die die stärkste der Welt war.

Bemerkenswert ist, daß der General Board zur Durchsetzung seiner Flottenbauwünsche ein wirksames Instrument zur Hand hatte: die Verknüpfung mit den deutschen Flottenbauprogrammen und ein damit eng verbundenes deutsches Feindbild in der amerikanischen Marine, das bis 1914 eine zentrale Rolle bei der Durchsetzung des amerikanischen Bauprogrammes spielte. ⁴¹

In seinen Berichten und Empfehlungen gegenüber dem Kongreß verwertete der General Board ständig das langfristige deutsche Flottenbauprogramm als eine Art Ersatzbauprogramm für die eigene Marine. Ein sorgsam gepflegtes deutsches Feindbild war in den Bewilligungsschlachten mit dem Kongreß der wirksamste Hebel zum Ausbau der amerikanischen Marine, gemäß dem Motto des General Board: "The program of the United States must be planned to meet the increased power of the German fleet." ⁴²

Japan hatte nach dem Chinesisch-Japanischen Krieg ein Flottenbauprogramm aufgestellt, das bis 1900 den Bau von 117 Einheiten vorsah, darunter 4 Schlachtschiffe und 6 Panzerschiffe. ⁴³

41) Baecker Thomas, Das deutsche Feindbild in der amerikanischen Marine 1900 - 1914, in: MR 2/1973, S. 75/76

42) Baecker, op.cit., S. 78

43) Rohwer, Kriegsschiffbau u. Flottengesetze.. op.cit., S. 222

Wie prägend der "Navalismus" bei Beginn des deutschen Schlachtflottenbaues war, zeigt auch die Tatsache, daß selbst kleinere Mächte durch langfristige Programme in den Rüstungswettlauf eintraten.

In Holland wurde seit 1897 ein Flottenbauprogramm zur Verteidigung von Niederländisch-Indien beraten und 1900 mit einer 10jährigen Laufzeit beschlossen. Portugal erörtere 1894/95 ein Fünfjahresbauprogramm, in China und Rumänien wurden 1896-1898 Flottenbauprogramme in Gang gesetzt. Spanien leitete nach dem Krieg gegen die USA Wiederaufbauprogramme ein, Dänemark, Schweden und Norwegen schlossen sich genauso wie Griechenland und die Türkei zwischen 1907 und 1912 mit Flottenbauprogrammen an. Argentinien, Brasilien und Chile bestellten auf amerikanischen und englischen Werften 5 Linienschiffe, die zu den kampfkraftigsten Einheiten ihrer Zeit gehörten.⁴⁴

Dieser Überblick zeigt, daß Navalismus und Flottenbau im Rahmen langfristiger Programme eine Tendenz war, die bei fast allen Marinen zu finden war, mithin nicht nur eine deutsche Sonderentwicklung darstellte.

2.1.2. Der Grund für diese Bauprogramme lag in der Situation des Kriegsschiffbaues der achtziger Jahre, die geprägt war von einer großen Unsicherheit in der Entwicklung der Flotten, von einer wenig homogenen Zusammensetzung der Panzerschiffs-

44) Scheina Robert L., Lateinamerikanische "Dreadnoughts", in: MR 9/1979, S. 571-580

Rohwer, Kriegsschiffbau u. Flottengesetze ... op.cit., S. 222/223

und Kreuzergeschwader als Folge der schnellen technischen Entwicklung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts (Dampftrieb, Panzerschutz, schwere Artillerie) und dem Entstehen neuer taktischer Ideen und strategischer Konzeptionen wie die "Jeune Ecole" des französischen Admirals Aube, deren Anhänger eine Seestrategie der Handelskriegsführung und Küstenverteidigung mit leichten Seestreitkräften befürworteten.⁴⁵

Die Auswirkungen waren, daß sich die Panzerschiffs- und Kreuzergeschwader der großen Mächte aus einem Typenwarrwarrverschiedenster Schiffe zusammensetzten, so daß z.B. die in England in den achtziger Jahren gebauten 14 Schlachtschiffe acht verschiedenen Typen zwischen 6 200 und 12 134 t Wasserverdrängung angehörten, mit drei verschiedenen Kalibern in vier verschiedenen Aufstellungsarten. Die gleichzeitigen 11 französischen Schiffe gehörten sechs Typen zwischen 6 487 und 11 503 t an und besaßen vier Hauptkaliber bei vier verschiedenen Aufstellungsarten.⁴⁶

Gerade in England machten besonders die Manövererfahrungen deutlich, daß nur die Zusammenfassung von drei bis vier Schiffen mit gleichen technischen Eigenschaften in einer Division einen taktischen Grundverband ergaben, der eine

45) Arnold/Rohwer/Hubatsch, Die Entwicklung der Marinen im späten 19. Jahrhundert, in: Potter E./Nimitz C. (Hrsg.) Seemacht, S. 249

46) Rohwer, Kriegsschiffbau u. Flottengesetze...op.cit., S. 213

optimale Ausnutzung der Kampfkraft bot, und daß man zwei Divisionen zu einem homogenen Geschwader zusammenfassen sollte.⁴⁷

Mit der "Naval Defence Act" vom 7.3.1889 - eingebracht vom Ersten Lord der Admiralität, George Hamilton, - kam wieder eine klare Linie in die englische Seerüstung mit dem Ziel, in kurzer Zeit durch gleichzeitige Bauserien gleichartiger Schiffe über taktisch homogene Verbände verfügen zu können.⁴⁸ Genau die gleichen Bemühungen findet man in Frankreich, dessen Marineentwicklung durch die ständig wechselnden politischen Verhältnisse und die Auseinandersetzung um die strategische Konzeption der "Jeune Ecole" besonders stark behindert wurde.⁴⁹

2.1.3. Dieses Inauftraggeben von Serien gleichartiger Schiffe-Vor- aussetzung zur Durchführung des Geschwaderprinzips wurde dadurch wesentlich erleichtert, daß sich kurz vor der Jahrhundertwende neben den taktischen Vorstellungen auch der internationale Kriegsschiffbau nach den Unsicherheiten der achtziger Jahre stabilisiert hatte. Den zentralen Kern der Geschwader bildeten seit ca. 1890 in größeren Serien gebaute Linienschiffe von 10-14 000 t Verdrängung mit 4-30,5 cm Kanonen in zwei Doppeltürmen vorn und achtern. Ergänzt wur-

47) Rohwer, Kriegsschiffbau u. Flottengesetze ... op.cit., S. 213-215

48) Marder Arthur J., The Anatomy of British Sea Power, S. 143

49) Rohwer, Kriegsschiffbau u. Flottengesetze ... op.cit., S. 220/221

de die schwere Artillerie von einer schlagkräftigen Mittelartillerie, die in 10-12 Geschützen von 15-17cm Kaliber in Seitendeckstürmen oder im Batteriedeck aufgestellt war. Zur Torpedobootsabwehr dienten Schnellfeuergeschütze. Angetrieben wurden die Schiffe von Kolbendampfmaschinen, die eine Geschwindigkeit von 18-19 Knoten ergaben. Im Kaliberbereich macht die deutsche Marine eine Ausnahme. Sie ging in den Jahren 1895-1900 bei der "Kaiser" und "Wittelsbach"-Klasse vorübergehend auf das 24cm Kaliber zurück, um die taktischen Vorteile des Schnellfeuers auszunützen und ging erst mit den 10 Linienschiffen der "Brandenburg" und "Deutschland"-Klasse zum 28cm Kaliber über.⁵⁰

Natürlich konnte der Bau solcher Einheiten nicht innerhalb eines Haushaltsjahres durchgeführt werden, außerdem konnte die Homogenität der Geschwader nur gewährleistet werden, wenn die Bewilligung von den Unsicherheiten parlamentarischer Mehrheiten gelöst wurde. So liegt ein wichtiger Grund der Bauprogramme ganz einfach in diesen militärtechnischen Problemen, von denen alle Länder betroffen waren, die Flottenbau betrieben.⁵¹

50) Rohwer Jürgen, Die technische Entwicklung in den Marinen der Welt 1889-1914,
in: Potter/Nimitz (Hrsg.) Seemacht, op.cit.,
S. 293-294
Fock Harald, Des Kaisers Preisausschreiben,
in: MR 3/1977, S. 112/113

51) Rohwer, Kriegsschiffbau u. Flottengesetze ... op.cit.,
S. 217

- 3.) Wenn man die Probleme betrachtet, vor die die deutsche Marine gestellt war und sie vergleicht mit den dargestellten internationalen Entwicklungen des Navalismus und des Flottenbaues, so verliert der Tirpitz'sche Flottenbau etwas von seiner Einmaligkeit, und die Feststellung gewinnt Raum, daß der deutsche Schlachtflottenbau nicht nur vor dem Hintergrund der deutschen Innenpolitik isoliert gesehen werden kann.

Im Gesamtzusammenhang der Periode, geprägt von Navalismus, Flottenbau und Problemen des technischen Rüstungsstandes, waren die Intentionen der deutschen Flottengesetze durchaus einsehbar, wahrscheinlich war ein planmäßiger Flottenbau ab 1898 unvermeidbar, insbesondere wenn man die Entwicklung der deutschen Marinerüstung in der Ära Stosch und Caprivi näher betrachtet.

- 3.1. Ein Ausdruck für den unfertigen Charakter der Marine nach der Reichsgründung lag allein schon in der Tatsache, daß die Stelle des Chefs der Kaiserlichen Admiralität zweimal nicht durch entsprechende qualifizierte Seeoffiziere, sondern durch fähige Offiziere der Armee besetzt wurde.⁵²

Unter Albrecht von Stosch "einer Persönlichkeit scharf wie gehacktes Eisen", der enge Verbindungen zum "Ring der Gegner Bismarcks" besaß, besonders zu Gustav Freitag, und dessen Zusammenarbeit mit Bismarck durch Konflikte in admini-

52) Hubatsch Walther, Der Admiralstab und die obersten Marinebehörden in Deutschland 1848-1945, S. 36/43

Tirpitz Alfred, Erinnerungen, S. 17

strativen und politischen Fragen geprägt war, ⁵³ wurde die Entwicklung der Marine stark von einem defensiven landmilitärischen Gesichtspunkt beeinflusst. Seine Vorstellungen von der Flottenentwicklung faßte er am Beginn seiner Dienstzeit als Chef der Admiralität mit den Worten zusammen: "Wir brauchen Schiffe, die geeignet sind, die Handelsflotte auch offensiv sichern zu können.. . Die großen Schlachtschiffe halte ich für unsere Verhältnisse für fehlerhaft.. , denn wir können noch lange nicht berufen sein, eine Seeschlacht zu schlagen." ⁵⁴

Kennzeichnendes Merkmal dieser kontinental defensiven Einstellung war die sogenannte "lebendige Küstenverteidigung." Deren Rückhalt sollten nach der "Denkschrift betreffend die Entwicklung der Kriegsmarine" 8 Panzerschiffe zur Beherrschung der Flußmündungen, schwimmende Batterien, Torpedoboote und die "Korvetten zum Ausfalldienst" sein, eine Typisierung, die klar die Übertragung von Landkriegsbegriffen auf See zeigt. ⁵⁵

Besonders große Bedeutung wurde zwar dem Auslandsdienst zugemessen, insgesamt war das Konzept von Stosch aber kontinental-defensiv. Die deutsche Flotte hatte nach Stosch "nicht die Aufgabe, gegen die großen europäischen Staaten offensiv

53) Helmolt Hans F. (Hrsg.) Gustav Freytags Briefe an Albrecht von Stosch, Nr. 98/99, S. 11

54) Stosch Albrecht von, Denkwürdigkeiten, S. 272

55) Hallmann Hans, Der Weg zum deutschen Schlachtflottenbau, S. 11-22

zu verfahren, sondern sie soll nur dahin unsere Macht tragen... wo wir kleinere Interessen zu vertreten haben und wo wir die eigentliche Macht unseres Staates, die Landmacht, nicht anders hinbringen können." ⁵⁶

Die schiffsbautechnische Entwicklung unter Stosch war wenig glücklich, besonders wenn man an die Ausfallkorvetten der "Sachsen"-Klasse (7400 t, 5600 PS, 6-26cm Geschütze) mit ihrer geringen Seetüchtigkeit, unzureichendem Fahrbereich und ihrem niedrigem Kampfwert dankt.⁵⁷ Lediglich im Torpedobootswesen fanden zukunftsreiche Entwicklungen unter dem damaligen Kapitanleutnant Tirpitz statt. ⁵⁸

3.2. Der Nachfolger von Stosch, Generalleutnant von Caprivi, der "weit weniger Politiker als Stosch und ein ausgesprochener Generalstäbler war", betonte 1884 in einer "Denkschrift, betreffend die weitere Entwicklung der Kaiserlichen Marine" die am 11. März 1884 dem Reichstag vorgelegt wurde, die Notwendigkeit, "zur Küste zurückzukehren," mit dem Schwerpunkt auf Mine und Torpedobooten als Waffen, "die auf der hohen See Schwächeren besonders zugute kommt."⁵⁹ So war die Baupolitik Caprivis geprägt von der Aufgabe

56) Hallmann, op.cit., S. 15

57) Grüner Erich, Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945, Bd. 1, S. 62

58) Hallmann, op.cit., S. 22
Tirpitz Alfred von, Erinnerungen, S. 30/31

59) Hallmann, op.cit., S. 29/30

des Küstenkrieges und einem Rüstungsprogramm von Torpedobooten und Kleinen Kreuzern, das wesentlich bestimmt war von der Erwartung eines möglichen Zweifrontenkrieges. ⁶⁰

Die schon erwähnte schnelle technische Entwicklung mit der dadurch bedingten Unsicherheit im Panzerschiffsbau und in taktischen Fragen brachte in der Caprivi-Ära einen vorläufigen Verzicht auf den Bau von Panzerschiffen. Caprivi meinte, "eine Marine wie die unsere kann sich den Luxus fehlgeschlagener Experimente nicht gewähren, sie darf konstruktiv wenig wagen." ⁶¹

Diese Beschränkung des Kriegsschiffsbaues auf die Aufgaben des Küstenkrieges fand nicht zuletzt darin seine Begründung, daß die Vorstellungen der "Jeune Ecole" mit ihrer Ablehnung des Panzerschiffes und Bevorzugung des Kreuzerrieges zunehmend auch in Deutschland Fuß faßten, besonders bei den Liberalen, dem Zentrum und den Linksparteien, auf deren Vorstellungen Caprivi im Reichstag Rücksicht nehmen mußte. ⁶²

3.3. Am Ende der Caprivi-Ära kann zwar die Feststellung stehen, daß in Fragen der Küstenverteidigung, der Mobilmachung, Hebung des Offizierskorps und des Torpedowesens wichtige Ar-

60) Hallmann, op.cit., S. 43
Tirpitz, op.cit., S. 26

61) Hallmann, op.cit., S. 29

62) Petter, Deutsche Flottenrüstung von Wallenstein bis
Tirpitz, op.cit., S. 131/132
Langer, op.cit., Vol.II, S. 420

beit geleistet worden war.⁶³ Demgegenüber bestand aber weiterhin kein bestimmtes Bauprogramm, obwohl Caprivi taktisch-strategisches Verständnis hatte und der damals schon als Schöpfer der Torpedowaffe einflußreiche Kapitän zur See Tirpitz darauf hingewiesen hatte, daß Voraussetzung eines solchen Programmes klare taktische Vorstellungen seien.⁶⁴ Im Grunde stand die deutsche Marine beim Abgang Caprivis vor dem gleichen Problem wie alle anderen Marinen: vor einer großen Typenvielfalt und einem Durcheinander von Schiffsplänen. Caprivi hatte solche Programme immer abgelehnt, da er stark von dem Gedanken des Zweifrontenkrieges beherrscht war und erst "nach Erledigung der völkerpsychologischen Notwendigkeit des Krieges mit Rußland, dem sich Frankreich anschließen wird", an die Schaffung einer starken deutschen Flotte denken wollte.⁶⁵

Mit der einseitigen Festlegung auf die Küstenverteidigung unter Stosch und Caprivi, sowie angesichts der Anstrengungen der anderen Seemächte, drohte die Gefahr, daß die Marine die Aufgaben nicht mehr voll erfüllen konnte, die ihr unter den neuen außenpolitischen Interessen des Reiches gestellt wurden.⁶⁶

63) Wilhelm II., Ereignisse und Gestalten, S. 43

64) Tirpitz, op.cit., S. 24/25

65) Tirpitz, op.cit., S. 24/25

66) Hubatsch Walther, Schiffsbauplanung, technischer Rüstungsstand und politische Zielsetzung beim Aufbau der deutschen Marine 1848-1955, in: MR 2/1963, S. 68/69

- 4.) Mit dem Regierungsantritt Wilhelms II. (15.6.1888) trat allerdings ein Umschwung von großer Bedeutung ein, begann eine neue Ära in der deutschen Marinegeschichte. Mit Wilhelm kam ein Mann an die Regierung, der schon von frühester Jugend an der Seefahrt und dem Marinewesen große Anteilnahme zeigte und schon vor seiner Thronbesteigung an fast allen Flottenmanövern und Inspektionen teilgenommen hatte.⁶⁷

4.1. Innerhalb weniger Monate nach seinem Regierungsantritt begann der Kaiser mit einer grundlegenden Neuorganisation der Marine, "um besser eingreifen zu können," wie Tirpitz feststellte.⁶⁸ Gewiß stand Wilhelm das Vorbild seines Großvaters vor Augen, der in der Konfliktzeit eine Neuorganisation der obersten Marinebehörden durch Zerschlagung der Admiralität durchgeführt hatte.⁶⁹

Die 1861 durchgeführte Aufhebung der Admiralität wurde aber 1872 rückgängig gemacht. Damit war zwar wieder eine straff zentralisierte Behörde entstanden ; aber zweifellos war durch die aus der Doppelfunktion des Chefs der Admiralität herrührende Spannung zwischen seiner Funktion als Offizier, der einerseits an die Weisungen seines obersten Kriegsherrn gebunden war, andererseits als Gehilfe des "Reichsmarineministers" Bismarck die Marineforderungen vor dem Reichstag zu vertreten

67) Müller Alexander von, Der Kaiser... , S. 26

68) Tirpitz, op.cit., S. 38

69) Hubatsch, Der Admiralstab..., op.cit., S. 26

hatte, eine "Einbruchsstelle" in den Bereich der Kommandogewalt entstanden, die durch die neue Marineorganisation beseitigt werden sollte.⁷⁰

Nachdem schon durch Allerhöchste Kabinettsordre vom 28.4.1889 das Kaiserliche Marinekabinett unter dem Kapitän zur See Senden-Bibran gebildet worden war, wurde durch Kabinettsordre vom 30.3.1889 die Admiralität wieder geteilt, die seit 1872 Oberkommando und Verwaltung umfasst hatte. Nunmehr wurde das Oberkommando der Marine von der Verwaltung getrennt und von einem Kommandierenden Admiral geführt, dessen Stellung der eines Kommandierenden Generals der Armee entsprach. Für die Verwaltung wurde ein Reichsmarineamt gebildet, mit der Befugnis einer obersten Reichsbehörde, die nun allein für die parlamentarische Vertretung zuständig war, an dessen Spitze ein Staatssekretär gestellt wurde.⁷¹ Der Vorrang der drei Stellen, die alle das Recht des Immediatvortrages erhielten, lag zunächst beim Oberkommando, das die operativen Grundsätze für den Einsatz der Flotte und die Ausbildung durchzuführen hatte, während das Reichsmarineamt (RMA) für die Verwaltung, Dienstvorschriften, den Schiffsbau und die parlamentarische Vertretung der Marineangelegenheiten zuständig war.⁷²

70) Morsey Rudolf, Die oberste Reichsverwaltung unter Bismarck 1870-1890, S. 127

71) Huber E.R., Deutsche Verfassungsgeschichte, Bd.4, S. 49-52/236 Anmerkung 13

72) Huber, op.cit., S. 52-54

Durch die Teilung waren nun zwar alle wesentlichen Bereiche, die in den Rahmen der obersten Kommandogewalt fielen, vollkommen vom parlamentarischen Bereich getrennt und der kaiserlichen Machtsphäre zugeordnet. Die Aufspaltung führte aber bis in den 1. Weltkrieg hinein zu einem strukturellen Antagonismus, zu einem Gegeneinander verschiedener Marinestellen, der sich für die Ausbildung und Führung der Flotte als nachteilig erwies.

Als im April 1890 Hollmann Staatssekretär des RMA wurde, verlagerte sich der Schwerpunkt auf dieses Amt, nicht zuletzt wegen der vertrauensvollen Beziehung zwischen Kaiser und Admiral Hollmann, den der Kaiser wegen "seines aufrichtigen Charakters, seines Pflichtbewußtseins und seiner Anhänglichkeit" schätzte.⁷³

5) 5.1. Die erste Flottenvorlage nach dem Regierungsantritt Wilhelms II. stand unter günstigen Vorzeichen, da sie auf einen regierungsfreundlichen Reichstag mit konservativ-national-liberaler Mehrheit traf, der aus den Kartellwahlen vom 21.2.1887 hervorgegangen war und von dem kein großer Widerstand zu erwarten war, obwohl der Kern der Marineforderung mit 4 Einheiten der "Brandenburg"-Klasse, die die vollkommen veralteten Einheiten der Flotte ersetzen sollten, ungewöhnlich hoch war.⁷⁴

73) Wilhelm, op.cit., S. 193

74) Hallmann, op.cit., S. 64

Sogar die Linke stand den Marineforderungen nicht grundsätzlich ablehnend gegenüber, so daß sogar die erste Einheit, die "Brandenburg" (10 060 t, 4-28cm, 10 000 PS), nahezu einstimmig bewilligt wurde, "Kurfürst Friedrich Wilhelm", "Weißenburg" und "Wörth" mit Mehrheit. ⁷⁵

Die Marinepolitik bis zum Amtsantritt von Tirpitz, unter maßgeblicher Federführung des Chefs des RMA, Admiral Hollmann, war dann allerdings von einem "Kampf mit dem Reichstag um jedes einzelne Schiff" geprägt, "ein Kampf, der fast grotesk anmutende Formen annahm." ⁷⁶ Zweifellos sollte der Hintergrund dieser Erfahrung ein wesentlicher Grund sein für die späteren Forderungen von Tirpitz nach einer systematischen Baupolitik und einer gesetzlichen Festlegung des Bauplanes.

Mit Sicherheit war es für ein fruchtbares Zusammenarbeiten mit dem Reichstag nicht gerade förderlich, wenn mit schadenfeinigen Begründungen die Kaiserjacht "Hohenzollern" als "Aviso für größere Kommandoverbände" deklariert wurde, obwohl der Bau dieses Schiffes sich des ganz persönlichen Privatinteresses des Kaisers erfreute, eines Interesses, das sich "bis auf die Einrichtung der Waschtische und der Klosetts erstreckte." ⁷⁷

75) Hallmann, op.cit., S. 67

Strobusch Erwin, Markante Kriegsschiffentwürfe der Kaiserlichen Marien, in: MR 12/1977, S. 707-714

76) Hallmann, op.cit., S. 69

77) Müller, op.cit., S. 30

Als dann mit den Neuwahlen von 1890 die Konservativ-Nationalalliberale Mehrheit beseitigt wurde, war es mit der günstigen Ausgangsposition von 1889 zu Ende. Der neue Reichstag, in dem weder die alten Parteien des "Kartells" noch die Linke eine Mehrheit besaßen und in dem das Zentrum eine Schlüsselstellung besetzte - eine Parteienkonstellation, in der sich schon die Bedeutung des Zentrums für die Bewilligung der Flottengesetze ankündigte - verweigerte sämtliche Erstraten im Etat des Jahres 1890/91.⁷⁸

Trotz der Drohung des Kaisers, den Reichstag aufzulösen, wenn er noch weitere Schwierigkeiten mache, war er sich klar, daß der von ihm sehr geschätzte Hollmann die Marinevorlage "nicht geschickt verteidigt" und "zu viel gesagt habe",⁷⁹ was angesichts der unbedachten Hollmannsworte von "einer Flotte ersten Ranges" für die der Reichstag Geld bewilligen müsse, durchaus zutraf.⁸⁰

5.2. Auch 1892-1894 konfrontierte Hollmann den Reichstag mit der "alten Musterkarte von Schiffen",⁸¹ wurden die einzelnen Schiffe jährlich bewilligt und um jedes Schiff in langen Debatten gerungen und gefeilscht. Diese ganzen Jahre wurde Flottenpolitik nach Hollmanns Aussage "ohne jeden Plan ge-

78) Hallmann, op.cit., S. 72

79) Müller, op.cit., S. 32

80) Hallmann, op.cit., S. 76

81) Hallmann, op.cit., S. 83

trieben, "ihr eigentlicher Plan sei der, den augenblicklichen Bedürfnissen eine augenblickliche Befriedigung zu verschaffen." ⁸²

5.2.1. Zu einer klaren Vertretung der Marineforderungen vor dem

Reichstag trug die Tatsache nicht gerade bei, daß die Marineführung selber über wesentliche Grundforderungen innerlich tief gespalten war, auch dies war eine Folge des schädlichen Dualismus von Oberkommando und Reichsmarineamt.

Hollmann lebte "von der Hand in den Mund", ging vom gerade Erreichbaren aus und stellte immer wieder die im Vorjahr abgelehnten Forderungen in den neuen Etat ein. ⁸³

Das Oberkommando (OK) dagegen, dessen Chef des Stabes ab 1892 Tirpitz war, forderte die Hochseeflotte und attackierte mit allen Mitteln Versuche des Reichsmarineamtes, seine Kompetenzen auch auf taktische Fragen für die Hochseeflotte auszudehnen, Fragen, die nach der Auffassung von Tirpitz als direkter Ausdruck der kaiserlichen Kommandogewalt niemals in den Zuständigkeitsbereich eines Staatssekretärs fallen konnten, der in zunehmende Abhängigkeit zum Reichstag kam. ⁸⁴

Dieser Kampf hinter den Kulissen zwischen Tirpitz, dem "Marineenthusiasten" Senden, der im Interesse der Marine sogar seinen persönlichen Haß gegenüber Tirpitz überwand, weil er

82) Hallmann, op.cit., S. S. 96

83) Hallmann, op.cit., S. 87

84) Steinberg, op.cit., S. 69/70

ihn aufgrund seiner organisatorischen Fähigkeiten für einen raschen Ausbau der Flotte als unentbehrlich ansah, und Hollmann, prägte die Jahre von 1893-1895. Ab 1895 wurde die "Kamarilla" Tirpitz - Senden noch um Admiral Knorr, den Chef des Oberkommandos verstärkt. ⁸⁵

5.2.2. Beim Kaiser löste der "widergespenstige Reichstag" durch seine ständigen Abstriche die Überzeugung aus, "daß der Flottenbau auf die bisherige Art und Weise im Reichstag nicht zur Annahme zu bringen sei," zumal in einem Reichstag, dessen Mitglieder "von Marineangelegenheiten nichts verstanden." ⁸⁶

Nach des Kaisers Meinung mußten die "Zänkereien" über einzelne Schiffe wegfallen, der "Bestand der Flotte, wie der der Armee, ein für allemal fixiert werden." ⁸⁷

Die Mehrheit dieses Reichstages war aber nun nicht grundsätzlich ablehnend gegen Militärforderungen, vielmehr einfach durch den "Zickzackkurs" und die "uferlosen Flottenpläne" im unklaren darüber, wohin der Weg gehen sollte. ⁸⁸

Daß der Reichstag in seiner Mehrheit durchaus bereit war, bei Vorlage eines vernünftigen Flottenplanes konstruktiv mitzuarbeiten, zeigt die spätere Entwicklung. Daß Holl-

85) Steinberg, op.cit., S. 69/70
Bülow Bernhard von, Denkwürdigkeiten, Bd. 1, S. 68

86) Wilhelm, op.cit., S. 193
Hassell Ulrich von, Tirpitz, S. 153

87) Wilhelm, op.cit., S. 194

88) Tirpitz, op.cit., S. 39

mann nicht die starke Persönlichkeit sein konnte, sich gegenüber dem Reichstag durchzusetzen, war klar. Mit seiner Planlosigkeit hatte Admiral Hollmann aber dem "starken Mann", der in der Person von Tirpitz schon vor der Tür stand, den Weg im Reichstag ganz wesentlich gebnet.

6) 6.1. Alfred von Tirpitz, Jahrgang 1849, stammte aus einer gehobenen Bürgerfamilie, war 1865 in die Marine eingetreten und hatte schon unter Stosch und Caprivi als Leiter des Torpedowesens eine selbständige Stellung in der Marine errungen,⁸⁹ in der sich schon die später für seine Flottenpolitik charakteristischen Zügen herausgebildet hatten: Gründlichkeit, Systematik, Organisationstalent und ein "erstaunliches Beharrungsvermögen, immer wieder auf einen und denselben Punkt zurückzukommen, weil ihm der gerade als wichtig erschien." 90

Schon in dieser Zeit beherrschte er die Führungskunst, geeignete Mitarbeiter heranzuziehen, die "Torpedobande", die er als "Seilschaft" später ins RMA hinüberzog und die dort eine wichtige Rolle spielen sollte. Die für Tirpitz "elf schönsten Jahre meines Lebens" auf den "schwarzen Gesellen" der Torpedobootswaffe, waren für ihn auch "gründlichste taktisch-strategische Lehrzeit," die in ihm schon die takti-

89) Tirpitz, op.cit., S. 24/31

90) Hassell, op.cit., S. 93/94

Stadelmann Rudolf, Die Epoche der deutsch-englischen Flottenrivalität, in: Deutschland u. Westeuropa, S.95-97

sche Erfahrung der neunziger Jahre ausbildete, daß einerseits der taktische Aufschwung dem schwerfälligeren technischen vorausseilt, andererseits die "Entwicklung vom Technischen über das Taktische zum Organisatorischen führt," eine Grundlinie, die sich auch in seiner Dienstzeit als Staatssekretär des RMA wiederholen sollte.⁹¹

Diese Erfahrungen in der Torpedobootswaffe verstärkten schon früh vorhandene Denkansätze von Tirpitz, die er in einem Brief vom 11. September 1871 gegenüber seinem Vater äusserte. Diese Gedankengänge sind von Bedeutung, da sie zum ersten Mal schlaglichtartig die Struktur eines strategisch-taktischen Denkens aufhellen, das später zum Kernpunkt der deutschen Flottenpolitik werden sollte.⁹²

In dem Brief bezweifelte er, "ob es möglich sein wird, durch bloße Landbefestigungen und Sperren ... unsere Küsten genügend gegen den offensiven Angriff von Schiffen zu verteidigen." Klar war für ihn, daß eine Blockade nur durch eine Schlachtflotte gehindert werden konnte, die losgelöst von der Küste auf hoher See operieren sollte. Als Ergebnis einer Blockade sah er "unter allen Umständen" eine "wirkliche, ernsthafte Schlacht". Kennzeichnend für sein auf das Wesentliche gerichtete Denken ist auch die anschließende klare Formel des grundlegenden Unterschiedes

91) Tirpitz, op.cit., S. 35/41

92) Hassell, op.cit., S. 88-90

zwischen Land und Seekriegsführung: "Der Zweck einer Seeschlacht ist nicht Gewinn von Terrain, sondern Vernichtung des Gegners." ⁹³ Seekrieg mußte eben dort seinen Zweck verfehlen, wo man in Übertragung von Landkriegsvorstellungen meinte, Gebiete besetzen zu können. Seekrieg findet danach seinen Zweck nur in der vollständigen Beseitigung des Gegners, denn nur dann können die Seewege offengehalten werden. Seeherrschaft in diesem ursprünglichen Sinn konnte eben nur eine Hochseeflotte aus Schlachtschiffen erringen, keine Kreuzer, schon gar keine Küstenbefestigungen und Minen.

Bemerkenswert scheint, daß ein Kerngedanken der späteren Flottenpolitik, der Schlachtflottenbau, zu einem Zeitpunkt bei Tirpitz entstand, in dem von der Notwendigkeit einer "Innenpolitischen Krisenstrategie" noch gar nicht gesprochen werden konnte. Es müssen also ursprünglich taktisch-strategische Notwendigkeiten vorhanden gewesen sein, die aus sich heraus den Gedanken an einen Schlachtflottenbau nahelegten.

Seine Vorstellung von einer auf die Seeschlacht ausgerichteten offensiven Hochseeflotte, die losgelöst von der Küste operieren sollte, durchzieht wie ein roter Faden von 1871 an seine Stellungnahmen und Denkschriften. ⁹⁴

93) Hassell, op. cit., S. 90

94) Bergkahn, op.cit., S. 63-68

Tirpitz schied nach dem Abgang Capravis 1888 als Chef des Torpedowesens aus, kommandierte bis 1890 zwei Panzerschiffe und wurde im Herbst 1890 zum Chef des Stabes der Ostseestation ernannt. In dieser Funktion bekam Tirpitz im Frühjahr 1891 Gelegenheit, im Kieler Schloß dem Kaiser und dem alten Moltke seine marinestrategischen Vorstellungen, die auf eine Nordseeschlacht hinausliefen, vorzutragen. ⁹⁵

Das "ziemlich vollständige Bild" das Tirpitz dem Kaiser entwarf, nahm den Monarchen für den Stabschef der Ostseestation ein, den er "für den künftigen Träger der Marine hielt, der für die taktische und strategische Ausbildung der Marine sorgen sollte." ⁹⁶

6.2. Im Januar 1892 übernahm Tirpitz die Stellung als Chef des Stabes des Oberkommandos, "mit dem persönlichen Auftrag des Kaisers, die Taktik der Hochseeflotte zu entwickeln." ⁹⁷

Die taktische Arbeit im Oberkommando, die auf dem Grundsatz aufbaute, das erst die Ausbildung des Einzelschiffes betrieben werden sollte, dann erst das komplizierte Zusammenwirken mehrerer Einheiten in der Übungsflotte, führte dazu, daß Tirpitz Anfang der neunziger Jahre neben den geschilderten stra-

95) Tirpitz, op.cit., S. 40
Hallmann, op.cit., S. 112-114

96) Hassell, op.cit., S. 65

97) Tirpitz, op.cit., S. 41

tegischen Vorstellungen auch grundlegende Gefechtsformen entwickelte, die ganz wesentlich die spätere Festlegung der Flottenplanung in ganzen Geschwadern vorherbestimmte. Dazu gehörte die Lineartaktik, dann vor allem das Geschwaderprinzip, d.h. 8 Schiffe (sogenannte Linienschiffe) wurden als taktische Einheit zusammengefasst, die so gebildeten Geschwader sollten dann in einer Kombination von Linien kämpfen. Ohne Zweifel wurde durch diese neue Organisation die Struktur der späteren Flottengesetze wesentlich bestimmt, außerdem waren es Vorstellungen, die sich durchaus in den Zusammenhang der internationalen Diskussion auf dem Gebiet der Marinetechnik- und taktik einreichten. 98

Die taktischen Erkenntnisse und die Vorstellung von der Zusammenstellung des Schiffsmaterials verdichteten sich in der grundlegenden "Dienstschrift IX" vom 16. Juni 1894, "Allgemeine Erfahrungen aus den Manövern der Herbstübungsflotte." Sie enthielt die Zusammenfassung aller Vorstellungen, die Tirpitz im Frühjahr 1897 in den Reichstag einbrachte: die Behandlung taktischer Fragen und die systematische Grundlegung einer auf eine Schlachtflotte gestützten Flottenpolitik. 99

98) Tirpitz, op.cit., S. 42, 45, 46

99) Hallmann, op.cit., S. 123

Tirpitz, op.cit., S. 49

Thalheimer Siegfried, Das deutsche Flottengesetz von 1898, S. 11-13

Der Kernsatz der "Dienstschrift IX" lautet, "daß die natürliche Bestimmung einer Flotte die strategische Offensive ist." Die maritime Defensive wird grundsätzlich abgelehnt. Als wirksamste Art der offensiven Seekriegsführung wird der Geschwaderkrieg bezeichnet, der Schlacht wird auch in Zukunft die Hauptentscheidung zugemessen. Typ und Armierung des Einzelschiffes und die Zusammensetzung der Gesamtflotte werden von dem strategischen Ziel der Schlacht bestimmt,¹⁰⁰ d.h. Linienschiffe bilden den Kern der Flotte, es wird angestrebt, mit einer Mindestzahl von Typen auszukommen, "weil nur auf diese Weise eine Vereinfachung der strategischen Verwendung erreichbar und nur durch ein solches Vorgehen möglich ist, der einzelnen Schiffsklasse selbst und ihren Waffen eine hohe technische und militärische Entwicklung und damit Leistung zu geben." Die Notwendigkeit kleinerer Panzerschiffe und besonderer Auslandskreuzer wird verneint, für Kolonialzwecke wird lediglich eine kleine Anzahl von Kanonenbooten für notwendig gehalten.¹⁰¹

Den Schluß der Dienstschrift bildet eine Darstellung der Flotte, mit der Deutschland seine mutmaßlichen Gegner Rußland und/oder Frankreich schlagen kann (der Schlachtflottengedanke hat noch nicht eine ausdrückliche Spitze gegen England, die in den späteren Jahren eng mit ihm verbunden ist).

100) Hallmann, op.cit., S. 124

101) Hallmann, op.cit., S. 124/125/129
Reinhardt H.D., Tirpitz und der deutsche Flottengedanke in den Jahren 1892-1898, S. 13-26

"Wenn wie beim Linienschiff erwähnt, als Grundlage einer Flotte, die man nach den augenblicklichen Stärkeverhältnissen als solche zweiten Ranges bezeichnen könnte, zwei Geschwader zu je acht Linienschiffen als eine zweckentsprechende Stärke angesehen werden, weil diese sich gut als ein Schlachtkörper formieren lassen, so würde auf Grund unserer Erfahrungen die für die offensive Verwendung geschaffene Gesamtflotte sich zusammensetzen aus:

1. 17 Linienschiffen, von denen eins derselben als außerhalb der Geschwader stehendes Flaggschiff des kommandierenden Admirals fungiert,
2. 6 Torpedobootsflottillen,
3. 6 Kreuzern I. Klasse
4. 12 Kreuzern III. Klasse
5. dem Troß, Spezialschiffen und Hilfskreuzern, auf welche hier nicht näher eingegangen werden soll."

6.2.1. Neben den militärischen Erwägungen finden sich in der "Dienst-schrift IX" erste Erwähnungen politischer Betrachtungen. Im Mittelpunkt steht der Gedanke, daß eine Flotte notwendiger Machtrückhalt einer Wirtschaft mit Weltinteressen sei.

"Rationaler Welthandel, Weltindustrie, bis zu einem Grade auch Hochseefischerei, Weltverkehr und Kolonien sind unmöglich ohne eine der Offensive fähige Flotte." 102

Noch ließ sich Tirpitz als Chef des Stabes beim Oberkommando pflichtgemäß nur von hergebrachten militärischen Gesichtspunk-

102) Hallmann, op.cit., S. 125/127

ten leiten, die in der Situation von 1894 nur von einem Zweifrontenkrieg gegen Frankreich und Rußland und einem neutralen England ausgehen konnten.¹⁰³ Daneben liefen aber schon von 1894-97 politische Gedankengänge, die die Gegnerschaft gegen England andeuteten, wenn Tirpitz z.B. in einem Immediatbericht vom 3. Januar 1896 schrieb, daß selbst der größte Seestaats Europas entgegenkommender gegen Deutschland sein würde, wenn es 2-3 gute Geschwader als Druckmittel der Politik hätte.¹⁰⁴

So tritt zwischen 1894 und 1897 neben den traditionellen Gedanken des Zweifrontenkrieges England als möglicher Gegner, eine Vorstellung, die sich fast zwangsläufig aus dem seepolitischen Grundgedanken von Tirpitz ergab, daß die Flotte nur eine Funktion der Seeinteressen sei, die durch deutsche Seemacht geschützt werden müsse, diese aber dabei unweigerlich auf die englische treffen mußte, die ja ebenfalls wesentlich ein Instrument der britischen Handelsinteressen war.¹⁰⁵

Dieser "militärisch-politische Dualismus" (Michalik) wurde von Tirpitz schon 1897 nach seinen Erfahrungen als Chef

-
- 103) Tirpitz, op.cit., S. 58
Michalik Bernhard, Probleme des deutschen Flottenbaues, S. 21
Hallmann, op.cit., S. 129
- 104) Michalik, op.cit., S. 23
- 105) Michalik, op.cit., S. 22-25
Hassell, op.cit., S. 104

des Kreuzergeschwaders in Ostasien endgültig aufgelöst, indem er als Begründung für den Flottenbau die "Stärkung unserer politischen Macht und Bedeutung gegen England" angab. 106

6.2.2. Tirpitz bezeichnete diese Jahre im Oberkommando, in denen die "Dienstschrift IX" entstand, "als jene Zeit, die seine beste Leistung umfasste, "die Erfüllung der Flotte mit militärischem Gehalt." 107 Gleichzeitig aber hob er auch die Tatsache hervor, daß die von oben überwachte Einzelausbildung der Schiffe von den Kommandanten und dem Geschwaderchef gerade nicht angenehm empfunden wurde. 108 Dieses harte Durchgreifen von Tirpitz, besonders in den kriegsmäßigen Herbstmanövern mit der bunt zusammengewürfelten Übungsflotte, traf auf das Beharrungsvermögen der alten konservativen "Seebären", die nicht bereit waren, die Fortschritte der Taktik und Technik mitzuvollziehen, wie die Ablösung des Flottenchefs Vizeadmiral Deinhardt zeigte. 109

Neben die Gewohnheit der Front zu räsonieren, trat die schon angesprochene Rivalität mit dem Staatssekretär des RMA, das Bestreben Hollmanns, die Kompetenzen des Ober-
110
kommandos entscheidend zu beschneiden.

106) Michalik, op.cit., S. 25/Anhang 4

107) Tirpitz, op.cit., S. 47

108) Tirpitz, op.cit., S. 45

109) Hallmann, op.cit., S. 121

110) Tirpitz, op.cit., S. 44/45

Hollmann äußerte sogar gegenüber Tirpitz die Ansicht, "das Oberkommando mußte sich verflüchtigen," war aber nicht bereit, die taktische Ausbildung der Marine selbst in die Hand zu nehmen, da er durch "die parlamentarischen Schwierigkeiten völlig absorbiert war." 111

Daß letztlich im Herbst 1892 Hollmanns Exerzierentwurf "der nichts als Evolutionen ... sozusagen im luftleeren Raum enthielt," durch einen von Tirpitz ausgearbeiteten Entwurf ersetzt wurde, war in erster Linie dem Kaiser zu verdanken, der in diesen Fragen "dem Oberkommando die Stange hielt." 112

In der Baupolitik dagegen - Kreuzer oder Schlachtschiff - hatte der Monarch durchaus keinen festen Standpunkt, er unterstützte nicht sofort die vom Oberkommando initiierten strategisch-taktischen Grundgedanken. 113

Neben der leidenschaftlichen Auseinandersetzung zwischen Oberkommando und RMA und dem großen Stellenwert, der der Kreuzerkriegsidee Mitte der neunziger Jahre zugemessen wurde, blieben die Vorstellungen von Tirpitz noch ohne unmittelbare praktische Wirkung. Ihm blieb vorläufig nur die Befriedigung, daß der von ihm verehrte General von Stosch seine Tätigkeit anerkennend mitverfolgte. 114

111) Tirpitz, op.cit., S. 44/45

112) Tirpitz, op.cit., S. 45
Hallmann, op.cit., S. 121

113) Hallmann, op.cit., S. 96/137

114) Hassell, op.cit., S. 103-114

Zwar gewannen im Moment die Systemlosigkeit und die noch unentschlossene Haltung des Kaisers in der Typenfrage die Oberhand. Als Tirpitz im Herbst 1895 aus seiner nervenaufreibenden Stellung auf eigenen Wunsch wegen neuer Reibungen mit dem RMA als Chef des Stabes des Oberkommandos abgelöst wurde und im Frühjahr 1896 Chef der ostasiatischen Kreuzerdivision wurde,¹¹⁵ waren die wesentlichen Grundlagen für die späteren Flottengesetze bereits gelegt. Tirpitz hatte mit seiner "Torpedobande" im Oberkommando als Experimentierfeld ein wirklich klares System als Alternative zu Hollmanns Konzeptlosigkeit ausgearbeitet, das in dem Moment wirksam werden sollte, als "der Kaiser nach dem starken Mann greifen mußte, der den Reichstag zu meistern wußte."¹¹⁶

- 6.2.3. Im Frühjahr 1896, kurz vor seiner Ablösung als Chef des Stabes, formulierte Tirpitz gegenüber seinem Mentor Stosch den Gedanken, daß Seemacht im wesentlichen politische Bedeutung besitze, daß militärische Macht Instrument der Außenpolitik sei und Bündnisfähigkeit vermittele. Er läßt keinen Zweifel, daß eine solche Außenpolitik Weltpolitik sein mußte, die Flotte Instrument einer solchen Politik, denn "weltpolitisch vielseitig ist nur die Seemacht."¹¹⁷

115) Tirpitz, op.cit., S. 54/60

Tirpitz Wolfgang von, Tirpitz's letztes Frontkommando, in: MR 12/1965, S. 321-335

116) Hallmann, op.cit., S. 96,

Tirpitz, op.cit., S. 55

Berghahn, op.cit., S. 87/88

117) Tirpitz, op.cit., S. 55

Klar und nüchtern spricht er aus, daß "hinausgehen in die Welt" zwangsläufig auf schon bestehende Interessen stossen muß und die konnten nach Lage der Dinge nur englische sein.¹¹⁸ Er formuliert dann außenpolitische Vorstellungen, wesentliche Kernpunkte, die er später in seiner Englandpolitik gegenüber dem impulsiven Kaiser und dem Auswärtigen Amt vertrat. Er mahnt zur Vorsicht gegen England, "also keine herausfordernde Politik, keine Reizung des englischen Volksbewußtseins während des Flottenbaues."¹¹⁹ Also hier schon die Formulierung einer Politik, die als "Drahtseilakt" von der politischen Führung vorsichtigste Zurückhaltung gegenüber den anderen Großmächten verlangte, keinesfalls eine Politik des "Voll dampf voraus."

Er lehnt eine Politik ab, die die anderen Mächte zu einem Interessenausgleich untereinander gegenüber Deutschland treibt und sieht klar - im Gegensatz zu Holstein - daß England Rußland erhebliche Konzessionen auf Kosten Deutschlands machen kann, daß Bär und Walfisch nicht auf alle Zeiten getrennt sein müssen.¹²⁰ Wie lange er selber den Zeitraum einer zurückhaltenden Politik ansieht, zeigt seine abschließende Forderung, "in den nächsten zwölf Jahren eine zeitgemäße Flotte zu schaffen."

118) Tirpitz, op.cit., S. 55

119) Hassell, op.cit., S. 107

120) Tirpitz, op.cit., S. 56
Stadelmann, op.cit., S. 115/116
Holsteinpapiere, op.cit., Bd. 4, S. 147, Nr. 715,
S. 200, Nr. 771

Im Grunde war die von Tirpitz geforderte Politik die Quadratur des Kreises. Wie sollte gegenüber England eine Politik ohne Reizung verfolgt werden, wenn Tirpitz gleichzeitig feststellt, daß mit dem Hinaustreten in die Weltpolitik unweigerlich Interessenkonflikte verbunden sind! Um diesen "Drahtseilakt" durchzuführen, war dann allerdings die "allergeschickteste" Politik notwendig. 121

Tirpitz geht im weiteren auf die aktuelle Transvaalfrage ein, deren lautstarke Behandlung durch die Krügerdepesche er notwendigerweise für falsch halten muß, weil Deutschland "z.Zt. jeder ins Gewicht fallenden Seemacht entbehrt." Er glaubt dennoch, diesem Vorfall etwas Gutes abgewinnen zu können, er hält sogar noch eine größere Blamage für nützlich, denn er sieht klar die beschleunigende Wirkung, die von der außenpolitischen Seite Wind in die Flottenfrage bringt, indem "unsere Nation sich aufrafft, eine Flotte zu schaffen, wie dieselbe in der "Dienst-schrift IX" entwickelt wurde." 122

7) 7.1. Tatsächlich spielte die außenpolitische Konstellation in die Hände von Tirpitz, sie brachte die Flottenpläne in Bewegung, bis sie 1897 durch die Berufung von Tirpitz in ein

121) Tirpitz, op.cit., S. 56

122) Tirpitz, op.cit., S. 56

akutes Stadium traten. Gerade in diesen Jahren trat durch den chinesisch-japanischen Krieg und die Transvaalfrage die Schwäche der Marine besonders hervor, "die Unzulänglichkeit unseres Schiffsmaterials... trat im Vergleich zu dem der anderen Mächte stark in Erscheinung." ¹²³

In der Auseinandersetzung der Mächte um Einflußzonen in China wollte der Kaiser, daß "wir hierbei unter keinen Umständen zu kurz kommen oder uns überraschen lassen." ¹²⁴

Deutschland schloß sich dem Konzert der Mächte in China an, um nicht isoliert zu werden und weil man hoffte, durch ein Zusammengehen mit Rußland Einfluß auf dessen europäische Stellung nehmen zu können, um dadurch die französisch-russischen Beziehungen zu lockern und die Druckwirkung des russisch-französischen Bündnisses auf Mitteleuropa abzuschwächen. ¹²⁵

Der Kaiser war sich aber darüber klar - nicht zuletzt durch "die Marine, die sich in Sachen China hinter SM steckte" - daß deutscher Einfluß im Fernen Osten nur durch Seemacht, "durch das Auftreten mehrerer deutscher Schiffe" ausgeübt werden konnte. ¹²⁶ Des Kaisers Agitation für "mehr Marine"

123) Hallmann, op.cit., S. 153

124) GP Bd. 9, S. 245, Nr. 2 219

125) Chlodwig zu Hohenlohe-Schillingfürst, Denkwürdigkeiten der Reichskanzlerzeit, S. 15/32

126) Hohenlohe, op.cit., S. 32

in einer Rede vom 8. Januar 1895 vor Abgeordneten des Reichstages zeigte aber, daß bei ihm von einer klaren Vorstellung über Flottenplanung im Sinne von Tirpitz noch keine Rede sein konnte.

Zuerst wollte er "uneingeschränkt im Sinne des Kreuzerkrieges sprechen", wurde aber zufällig durch Tirpitz am Vortag von dessen Ansichten des Schlachtflottenbaues beeinflusst. Die Folge war, daß er dann sowohl Hollmanns Kreuzerideen, wie auch Tirpitz's Schlachtflottenvorstellungen wiedergab. Diese unentschlossene Haltung trug bei den Abgeordneten nicht gerade zu einer eindeutigen Meinungsbildung bei, sondern führte im Gegenteil zur klärenden Feststellung des Marinereferenten der Kommission, "wenn man nur wüßte, welchen Weg man eigentlich gehen will."¹²⁷

Die harten japanischen Friedensbedingungen nach Abschluß des chinesisch-japanischen Krieges, die nach den Worten des Staatssekretärs Marschall einem japanischen Protektorat über China gleichkamen, führten zum Entschluß der deutschen Regierung, zusammen mit Rußland und Frankreich gegen die japanischen Bedingungen zu protestieren, da "diese übertrieben sind und europäische und deutsche Interessen verletzen."¹²⁸ Um der Aktion den nötigen Nachdruck zu geben, wurde das ostasiatische Kreuzergeschwader

127) Tirpitz, op.cit., S. 49/50

Kehr Eckhart, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 49

128) GP Bd. 9, S. 270, Nr. 2 245

in nördliche chinesische Gewässer entsandt, damit durch den Einsatz von Seemacht als Mittel der Politik demonstriert, daß Deutschland einen Anspruch auf Weltmachtstatus erhob, der nicht länger ignoriert werden konnte. Die Marine demonstrierte, daß die deutsche Stellung in Ostasien nur durch Seemacht garantiert werden konnte, ein Eindruck, der für den Ausbau der Marine von nicht geringer Bedeutung sein sollte.¹²⁹

- 7.2. Ein weiterer entscheidender Faktor spielte gleichzeitig in die Hände einer kommenden großen Flottenvorlage: die Verschlechterung der deutsch-englischen Beziehungen, die ihren Höhepunkt in der "Krüger-Depesche" fand.

Die Außenpolitik der Caprivizeit war gekennzeichnet von einer Annäherung an England, eingeleitet mit einer neuen außenpolitischen Gewichtsverteilung, der Nichterneuerung des Rückversicherungsvertrages mit Rußland und Abschluß des Helgolandvertrages mit England. Dieser Vertrag rief besonders in Rußland den Eindruck einer deutschen Schwenkung zu England hervor. Tatsächlich blieben aber die Beziehungen zu England labiler Natur. Reibungen, die sich aus den vielfältigen kolonialen Berührungen in der Welt ergaben (Südwest-Afrika, Südseefragen), führten wegen des Vertrages Englands mit dem Kongostaat (12.5.1894) zu einer ersten Steigerung der deutsch-englischen Verfremdung,

129) Steinberg, op.cit., S. 75

in deren Verlauf der Kaiser dem englischen Botschafter Sir E. Malet gegenüber das "illoyale Verhalten Englands" beklagte und mit einer besonderen Schärfe die für England besonders empfindliche Ägyptenfrage anschnitt.¹³⁰

Als Großbritannien sich 1895 weigerte, sich dem Protest der kontinentalen Großmächte gegen Japan anzuschließen und dazu der deutsche Gesandte in Tokio, Freiherr von Gutschmid, durch sein taktloses und herrisches Verhalten, die Japaner besonders verletzte und herausforderte, war die Entfremdung zu England offensichtlich, dessen Isolierung in der ostasiatischen Frage nicht zuletzt durch das enge deutsche Zusammengehen mit Rußland herbeigeführt worden war.¹³¹

Diese waghalsige Politik des "russischen Roulettes," die alles auf die russische Festlegung in Ostasien setzte, auf die Annahme, daß "die Russen uns eher brauchen, als wir sie,"¹³² führte schon vor der Absendung der "Krüger-Depesche" zu einer gespannten Gewitteratmosphäre, die in der Südafrikanischen Frage ihre Entladung finden sollte,

130) GP Bd. 8, S. 44, Nr. 2047

131) Onken Hermann, Das Deutsche Reich und die Vorgeschichte des Weltkrieges, S. 430

Langer, op.cit., Vol. I, S. 185

Brandenburg Erich, Von Bismarck zum Weltkrieg, S.86/94-95

132) Holsteinpapiere, op.cit., Bd.3, S. 473/474, Nr.474/475

eine Explosion, die wiederum auf die Flottenfrage einwirkte.¹³³

7.3. Diese gespannte Situation wurde noch angereichert durch die innenpolitische Auseinandersetzung um die Militärstrafprozeßordnung (MStPO), eine hochexplosive Frage, die den Kaiser emotional stark bewegte, die schwierige Probleme hinsichtlich der Grenzen der militärischen Kommandogewalt aufwarf, den scharfen Widerstand des Militärkabinetts und der Mehrheit der Generalität herausforderte und zu einem "Grabenkampf" führte, in dem auf der einen Seite der Reichskanzler Hohenlohe, Staatssekretär Marschall, Kriegsminister Bronsart von Schellendorf und andere preußische Minister sowie Holstein standen, auf der anderen Seite der Kaiser, der preußische Finanzminister Miquel, Eulenburg und der spätere Staatssekretär Bülow. In dieser emotional und politisch sehr aufgewühlten Situation entsprangen nun Ende 1895 - noch vor der "Krüger-Depesche" - die ersten Pläne einer großen Flottenvorlage, für die nichts nützlicher sein konnte, als ein diplomatischer Zwischenfall, an dem Deutschlands Schwäche zur See augenfällig demonstriert werden konnte.¹³⁴

133) Holsteinpapiere, op.cit., Bd. 3, S. 478/479,
476-479

134) Röhl John C., Deutschland ohne Bismarck, S. 250/251
Hohenlohe, op.cit., S. 235/243

- 8.) In diesem Zusammenhang begann Hollmann die Vorbereitung für den Etat 1896, der wieder seinen Schwerpunkt in den Kreuzerforderungen fand, da Hollmann meinte, den Ausdruck "ein Schlachtschiff zu offensiven Zwecken" könne er nicht gegenüber dem Reichstag gebrauchen, "da mir sonst nichts bewilligt wird." Diese Kreuzerforderungen standen ganz im Gegensatz zu den Forderungen des Oberkommandos "zuerst Linienschiffe, dann Kreuzer," keine Flunkereien gegenüber dem Reichstag, klare Schiffsbaupolitik, fester Bauplan. 135

8.1. Als Hollmann trotz der Einwände des Oberkommandos diesem ohne Begründung und sehr spät am 27. Oktober die Etatsforderungen mitteilte, beschwerte sich Admiral Eduard von Knorr, der Chef des Oberkommandos, daß die Vorstellungen des OK keine Berücksichtigung gefunden hätten und er annehmen müsse, daß seine Berechtigung zur Mitwirkung in dieser Frage nicht anerkannt werde. Er sehe sich deshalb gezwungen, angesichts seiner Verantwortung "seine ernsten Befürchtungen für die weitere Zukunft der Marine zur Allerhöchsten Kenntnis zu bringen."

Mit dem Immediatbericht vom 28. November hatte der Kommandierende Admiral des Oberkommandos, fortgerissen von der alten "Torpedobande" im OK, nun endgültig den Endkampf zwischen den

135) Hallmann, op.cit., S. 153-155

beiden rivalisierenden Oberbehörden eingeleitet und schlug gewissermaßen die Startpositionen für die Vorstellungen von Tirpitz gegenüber den wechselnden Ansichten und Entwürfen des Kaisers frei, in einem "bemerkenswerten Dokument", "in dem die ersten Umrisse des künftigen Flottengesetzes gesehen werden können." ¹³⁶

Der pessimistische Grundtenor des Berichtes war abgestellt auf die Feststellung, daß angesichts der grossen Anstrengungen der anderen Staaten ihre Schlachtflotten zu vergrößern, die relative wie absolute Stärke der deutschen Flotte erheblich zurückgegangen sei, so daß in wenigen Jahren die Flotte "weder zur Rückendeckung der Armee, noch zur Sicherung der Zufuhren, ja nicht einmal zum ausreichenden Schutz der Küsten und Hafenstädte" in der Lage wäre. ¹³⁷ Zur Durchführung der strategischen Defensive forderte der Immediatbericht, daß die Flotte um mindestens 30 % stärker sein müsse als die stärkere der beiden Nordseeflotten der voraussichtlichen Gegner Frankreich und Rußland. Nur die "schleunige und umfassende Erneuerung und Ergänzung des Flottenmaterials" mit der scharfen Beschränkung auf die drei Typen des Linienschiffes, Gros-

136) Steinberg, op.cit., S. 77

137) Hallmann, op.cit., S. 159

sen und Kleinen Kreuzers "Könne die Marine instandsetzen, ihrer Aufgabe gerecht zu werden." 138

Ganz im Gegensatz zur bisherigen Praxis des RMA sollte den Ausbau der Flotte sichern: ein fester Bauplan auf längere Sicht, auf den der Reichstag möglichst festgelegt werden mußte, dazu wurde als wesentlicher Grundsatz aufgestellt, daß jedes Schiff nach Ablauf der für seinen Typ geltenden "Lebensdauer" durch einen Ersatzbau ersetzt wird. Mit diesem klaren Immediatbericht war das Ende der Ära des "uferlosen Flottenbaues" eingeläutet, an dessen Stelle ein "in seinen Zielen beschränkter und nur das notwendigste ins Auge fassender, aber mit äußerster Energie verfolgter Bauplan" treten sollte. 139

8.2. Der Bericht macht auf den Kaiser starken Eindruck, da er sich in Zusammenhang mit den geschilderten außenpolitischen Entwicklungen dauernd erregt mit der Vermehrung der Kreuzerflotte beschäftigte. Als der scheidende englische Botschafter Malet am 14.10.1895 dem Staatssekretär des Auswärtigen Amtes, Freiherr von Marschall, Vorhaltungen machte, Deutschland ermutige die Buren gegen England, machte sich der bohrende Gedanke nach "mehr Marine" Luft, indem der Kaiser in einer Randbemerkung forderte: "... aus der Geschichte müssen wir tüchtig Kapital schlagen, auch für eventuelle Marineforderungen... ." 140

138) Hallmann, op.cit., S. 160

139) Hallmann, op.cit., S. 160-162

140) GP Bd. 11, S. 5, Nr. 2578, S. 12, Nr. 2580

In den ersten Tagen der 1. Lesung des Etats für 1896/97 nahm der Kaiser zu dem Immediatbericht positive Stellung und gab in einer Kabinettsordre vom 16.12. dem RMA den Auftrag, ein Schiffsbauprogramm auszuarbeiten. Das Entscheidende war nun, daß der Monarch im wesentlichen eine Steigerung der Zahl der Panzerschiffe auf mindestens 25 forderte, so daß zwei Geschwader und ein Flottenflaggschiff den Kern der Flotte bilden konnten, wie in der "Dienstschrift IX" gefordert. Das Argument des OK, daß die Marine sich auf eine Schlachtflotte mit 2 Geschwadern in den Heimatgewässern stützen müsse, hatte klar durchgeschlagen, damit hatte das OK und die Tirpitzschule zweifellos einen großen Erfolg über das RMA errungen.¹⁴¹

8.3. Am 17. Dezember trat Wilhelm auf Anregung des "Flottenenthusiasten" Admiral von Senden-Bibran (Chef des Marinekabinetts) mit Tirpitz in Verbindung, der dem Kaiser auftragsgemäß in einer umfangreichen Denkschrift vom 3. Januar 1896 seine Ansichten darlegte. Damit war ein weiterer wichtiger Schritt in der folgenreichen Verbindung zwischen dem Kaiser und Tirpitz getan, die sich in wenigen Wochen zu einer festen Zusammenarbeit verdichten sollte.¹⁴²

Die Denkschrift enthielt als Vorläufer des Programmes, das er 1897 dem Reichstag vorschlagen sollte, im wesentlichen

141) Hallmann, op.cit., S. 168

142) Hallmann, op.cit., S. 169
Thalheimer, op.cit., S. 14-21

zwei Gesichtspunkte: den schon bekannten Gedanken einer Schlachtflotte und die politische Notwendigkeit, die gesamten Seeinteressen vorwärtszutreiben. Die Flotte sollte nicht nur Selbstzweck, sondern als Funktion der Seeinteressen eingesetzt werden, da ohne Seemacht die Gefahr bestehe, "daß Deutschland im kommenden Jahrhundert von seiner Großmachtstellung herabsinkt," "ohne Seemacht" - so Tirpitz in seinen Erinnerungen - "die deutsche Weltgeltung wie ein Weichtier ohne Schale blieb." ¹⁴³

Mit großer Hartnäckigkeit kommt er immer wieder auf die weltpolitische Grundlage seines Flottenprogrammes zurück, zieht er die harten Interessengegensätze und möglichen Konflikte ins Kalkül, und betont, daß die Entwicklung der Seeinteressen "in der Welt, wo die Interessen hart aufeinanderstoßen, nur durch Seekriegsmacht auf eine gesunde Grundlage gestellt werden können." ¹⁴⁴

Tirpitz versäumte es nicht, den Kaiser geschickt darauf aufmerksam zu machen, daß dadurch "gleichzeitig das beste Mittel gegen gebildete und ungebildete Sozialdemokraten geschaffen wird," ein gut placierter Hinweis, ¹⁴⁵ der in einer Situation auf fruchtbaren Boden fallen mußte, in der der Monarch nach Ablehnung der Umsturzvorlage im Reichstag sich

¹⁴³) Tirpitz, op.cit., S. 50

¹⁴⁴) Hallmann, op.cit., S. 175

¹⁴⁵) Hallmann, op.cit., S. 174

bemüht fühlte zu renommieren, daß im "Kampf für Religion, Sitte und Ordnung gegen die Parteien des Umsturzes" für gewöhnlich noch die Feuerspritze, und für letzte Instanz die Kartätschen übrigbleibt." ¹⁴⁶

Tirpitz schloß mit einer ersten bemerkenswerten Skizzierung der beim 2. Flottengesetz dann ausformulierten Risikotheorie: "Selbst der größte Staat Europas würde entgegenkommender gegen uns sein, wenn wir 2-3 gute und hochgeschulte Geschwader in die Waagschale der Politik und nötigenfalls... in diejenige des Konfliktes zu werfen imstande wären. Durch Auslandskreuzer würden wir das nie erreichen." Er wies dann auf den für die spätere Flottenpolitik so wichtigen Gedanken der Aufklärung und Propaganda "in großem Stil" hin. ¹⁴⁷

8.4. Die jahrelange Diskussion war nun in ein akutes Stadium getreten. Als der Kaiser am 7. Januar 1896 "mit großem Interesse" das Gutachten von Tirpitz gelesen hatte, waren durch "Jameson-Raid" und die "Krügerdepesche" Ereignisse eingetreten, durch die eine scharfe antienglische Stimmung in Deutschland und Entrüstung in England entfacht wurde. Es ist nicht zu verwundern, daß der Kaiser diese brisante Konstellation ausnutzen wollte, um eine grundsätzliche Zustimmung des Reichstages für die im Herbst

146) Hohenlohe, op.cit., S. 63

147) Hallmann, op.cit., S. 175
Tirpitz, op.cit., S. 51

geplante Marinevorlage zu gewinnen. ¹⁴⁸ Allerdings ist es nicht so, daß Denkschrift und Krügerdepesche aufeinander abgestimmte Aktionen waren. Das Zusammentreffen war rein zufällig, denn wie dargelegt, wurde die Denkschrift schon vor der Krügerdepesche formuliert und vom Kaiser erst am 7.1.1896 zur Kenntnis genommen, also nach der Absendung der Depesche. ¹⁴⁹

8.4.1. Bereits am 4. Januar unterrichtete der Kaiser Hohenlohe, daß er im Laufe des Winters, aber erst nachdem der ordentliche Etat der Marine vom Reichstag angenommen sei, eine Beratung über die Vergrößerung der Flotte abhalten wolle, in Anwesenheit der Staatssekretäre des Auswärtigen, der Marine, des Reichsschatzamtes und des preußischen Finanzministers. Angesichts der vorhandenen gehobenen Stimmung hielt der Monarch es für rätlich, dem Reichstag unverzüglich die Notwendigkeit eines Flottenvermehrungsplanes mittels Anleihe darzulegen. Der Reichskanzler hielt zwar auch eine Flotte für nötig, "um nicht auf die Rolle einer Weltmacht verzichten zu müssen," hielt aber mit Hollmann ein Vorgehen für bedenklich, das den Reichstag durch grose Summen in Schrecken versetzen mußte. Positive Vorschläge gegenüber dem Reichstag hielt er erst bei Vorlage eines klaren "Flottengründungsplanes" für möglich, "der aber erst

148) Hallmann, op.cit., S. 173

149) Hallmann Hans, Krügerdepesche und Flottenfrage, S. 1 ff, S. 34 ff

in drei Monaten fertig sein kann." ¹⁵⁰

8.4.2. Als Hohenlohe und Hollmann den Kaiser am 8. Januar zum Immediatvortrag aufsuchten, entschied sich der Monarch gegen die Einwände Hohenlohes, bestand auf der Einbringung einer Anleihe von etwa 100 Mill. Mark für einen verstärkten Bau von Kreuzern, "denn ein so günstiger Zeitpunkt... wird sich nie wieder finden." Der Kaiser war also trotz der Denkschrift von Tirpitz immer noch nicht von seiner Kreuzervorliebe abgerückt, so daß Tirpitz sich sehr unzufrieden über das Festhalten des Monarchen an der Kreuzerforderung äußerte und sogar meinte, daß damit "die ganze Vorlage zu Bruch gehen wird." ¹⁵¹

Hohenlohe hatte zwar der Entscheidung des Kaisers zugestimmt, von ihm aber wenigstens das Einverständnis erhalten, vor Einleitung weiterer Schritte "mir über die Stimmung des Reichstages gegenüber einer Gesetzesvorlage über die Aufnahme einer Anleihe zu Marinezwecke Gewißheit zu verschaffen." ¹⁵² Aus den Unterredungen des Reichskanzlers mit "mehreren Führern der größeren Fraktionen des Reichstages" (Bennigsen, Fritzen, Levetzow), gewann Hohen-

150) Hohenlohe, op.cit., S. 152/153
Hallmann, op.cit., S. 171/172

151) Kehr, Schlachtflotten, op.cit., Anlage 4
Röhl, op.cit., S. 154/155
Hallmann, op.cit., S. 176
Hohenlohe, op.cit., S. 152-154
Berghahn, op.cit., S. 91

152) Hohenlohe, op.cit., S. 156/157

lohe die resignierende Überzeugung, "daß im Reichstag von einem Enthusiasmus für Vergrößerung der Flotte selbst in diesem Augenblick keine Spur vorhanden ist." Hohenlohe sah vollkommen richtig, daß die Kreuzerforderung im Augenblick ein innen- und außenpolitischer Fehler sein mußte, denn sie "würde die Regierung nur einer großen Niederlage aussetzen, "die in den... anderen Staaten Europas mit Schadenfreude... begrüßt werden würde." 153

Da Hohenlohe zögerte, dem Kaiser in der brisanten Flottenfrage reinen Wein einzuschenken, erfuhr der höchste Reichsbeamte und verfassungsgemäß erste Ratgeber des Monarchen dessen Meinung nur aus zweiter Hand, von Hollmann. Der Reichskanzler konnte zwar erleichtert notieren, daß der Kaiser einsah, daß man nichts anderes erreichen könne, als den Etat und weitere Forderungen auf einen späteren Zeitpunkt zu vertagen. Aber gleichzeitig schrieb Hohenlohe verbittert, daß "der Kaiser sich gegenüber Hollmann in einer Weise äußerte," daß man den Eindruck gewann, "der Kaiser hoffe einen Reichskanzler zu finden, der grose Marineforderungen stelle, den Reichstag eventuell auflösen und einen Staatsstreich machen werde." 154

-
- 153) Hohenlohe, op.cit., S. 156-158
Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., Anlage 4 (Tagebuch Senden)
- 154) Hohenlohe, op.cit., S. 161/162
Rühl, op.cit., S. 155/156

Da der konfliktsscheue Hohenlohe sich auf keinen Fall von Holstein in eine Auseinandersetzung mit dem Kaiser hineintreiben lassen wollte, außerdem sich selber "trotz aller Mängel".. "unter den obwaltenden Verhältnissen" immer noch als den besten Reichskanzler ansah und vor allen Dingen "vorläufig wieder einmal Ruhe war," fand er sich mit der brüskierenden Haltung des Kaisers ab. 155

8.5. Der Kaiser hatte zwar für den Moment nachgegeben, aber viel nachhaltiger war der Eindruck, wegen der Haltung von Reichstag und Regierung in einer Sackgasse gelandet zu sein. In welcher angespannten Nervenlage der Kaiser sich angesichts der prekären innenpolitischen Krise (MStPO, Köllerkrise, Flottenvorlage) und der angespannten außenpolitischen Konstellation wegen Südafrika befand, wurde von Holstein besorgt registriert: "Beim Kaiser wird jetzt sehr gehetzt wegen angeblichen englischen Landungsprojektes in Delagoa-Bai. Eine große Mehrforderung für die Marine, welche Fürst Hohenlohe wegen ihrer Ausichtslosigkeit nicht einbringen will, spielt heute als Hebel zum Sturz des Fürsten die gleiche Rolle wie unter Caprivi das Umsturzgesetz." 156

155) Hohenlohe, op.cit., S. 161/163

156) Holsteinpapiere, op.cit., S. 524, Nr. 522

Der Chef des Marinekabinetts von Senden sah "unglaubliche Verhältnisse" in denen man nicht wisse, wie man regieren solle, kritisierte den wenig energischen Hollmann, riet zum Personalwechsel und sah jetzt die große Möglichkeit, dem Kaiser einen neuen energischen Staatssekretär des RMA in der Person des Konteradmirals Tirpitz vorschlagen zu können.¹⁵⁷ Auf weiteres Betreiben von Senden kam es nun am 28. Januar 1896 zu einer bedeutsamen Besprechung zwischen Kaiser und Admiral, um über den Ministerwechsel zu sprechen.

8.5.1. In dieser Unterredung trat dem Kaiser ein Mann entgegen, der das Amt trotz gewissem Widerstreben übernehmen wollte, aber nur nach Erfüllung harter und klarer Bedingungen. Er verlangte angesichts der außerordentlichen Schwierigkeiten einer Marinevorlage rückhaltlose Unterstützung des Kaisers, Reichskanzlers und des Finanzministers, wenn notwendig sogar "einen Wechsel von Personen in hoher Stellung." Vor allem dringt er auf weit ausgedehnte Vollmachten, auf die Umwandlung des RMA von einer überwiegend militärischen Behörde in eine Art "Seeinteressen-Amt", das alle mit der See zusammenhängenden Tätigkeitszweige zusammenfassen sollte, um dadurch dem RMA eine "breitere Basis und Position dem Bundesrat und der Staatsregierung gegenüber zu gewinnen, aber auch, um mit dem nicht mehr rein

157) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., Anlage 4
(Tagebuch Senden)

militärisch akzentuierten RMA Fühlung zu den Hansestädten zu bekommen, politische Macht und Anerkennung für die Seeinteressen zu gewinnen, alles Gedanken, die Tirpitz schon am 21.12.1895 gegenüber Stosch brieflich geäußert hatte. ¹⁵⁸

Diese Konzentration der Seeinteressen konnte naturgemäß vor allem nur auf Kosten des Reichsamtes des Inneren durchgeführt werden, und nach Ansicht von Tirpitz nur stufenweise, um den zu erwartenden Widerstand abzuschwächen. Der Kaiser willigte zwar in alles ein, die letzten Ausführungen zur Zentralisation hörte er allerdings nur schweigend an, da ihm ein solches Superministerium nicht behagte. ¹⁵⁹

Zwar wurde Senden losgeschickt, um Verhandlungen mit dem Reichsamt des Inneren und dem Bundesrat einzuleiten. Aber der zögernde Monarch ließ sich vom Chef des Zivilkabinetts Lucanus mit Argumenten umstimmen, die ihn an die Unantastbarkeit der kaiserlichen Befehls- und Kommandogewalt des Reichskriegswesens erinnerten. ¹⁶⁰

Trotz dieser zurückhaltenden Zustimmung konnte sich Tirpitz in diesen Wochen als designierter Staatssekretär betrachten.

158) Hallmann, op.cit., S. 183-187

Tirpitz, op.cit., S. 52/53

159) Berghahn, op.cit., S. 93

160) Berghahn, op.cit., S. 93

Seine Kommandierung nach Ostasien war "ins Schwanken gekommen," wie er an seinen Mentor Stosch schrieb. ¹⁶¹

Als es aber Hollmann gelang, durch günstigen Verlauf der Reichstagsverhandlungen seine schon wankende Stellung kurzfristig zu festigen, wurde die Ernennung eines neuen Staatssekretärs vorläufig hinausgeschoben, Tirpitz ging jetzt doch als Chef des Kreuzergeschwaders nach Ostasien. ¹⁶²

8.6. Angesichts der geringen Höhe des Etats und der Tatsache, daß die Parteien Kenntnis von den viel weitergehenden Flottenplänen hatten, sie außerdem in Hollmann eine Bastion gegen diese Pläne sahen, sowie angesichts der beruhigenden Aussagen von Hollmann, gelang es, den Marineetat in der zweiten Lesung am 18./19.3. glatt durchzubringen, ¹⁶³ nicht zuletzt, weil der Reichstag mit der Unterstützung einer "besonnenen Flottenplanung den uferlosen Plänen am wirksamsten entgegenzutreten hoffte. ¹⁶⁴

Nach diesem Erfolg Hollmanns schien sich die "schwere See" wieder beruhigt zu haben. Sendens Anstrengungen, Tirpitz ins RMA zu lancieren, waren vorläufig gescheitert. Hollmann, der versprochen hatte, im nächsten Jahr einen Vermehrungsplan vorzulegen, wurde im Moment als der einzige Mann be-

161) Tirpitz, op.cit., S. 54/60

162) Tirpitz, op.cit., S. 60
Tirpitz Wolfgang von, Tirpitz's letztes Frontkommando, op.cit., in: MR 12/1965, S. 322

163) Hallmann, op.cit., S. 198/199
Steinberg, op.cit., S. 92-95

164) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 60

trachtet, die Marinevorlage gegenüber dem Reichstag zu vertreten, denn ein neuer Staatssekretär wäre in der gegenwärtigen Situation nur als Präludium für einen "coup d'état" vom Reichstag mit Mißtrauen betrachtet worden.

Aber mit dem negativen Abschluß von Tirpitz's Bemühen ins RMA zu kommen, war die Angelegenheit nach des Kaisers ausdrücklichen Versicherungen nur aufgeschoben, aber nicht aufgeschoben, Hollmanns Ausscheiden war schon vorherbestimmt. ¹⁶⁵ Tirpitz sollte nur für kurze Zeit das Kommando als Chef der ostasiatischen Kreuzerdivision übernehmen - wie er eingestand, nicht ungern, um aus den nervenaufreibenden Berliner Verhältnissen herauszukommen. ¹⁶⁶

8.6.1. Vorläufig war zwar Hollmanns Stellung stark wie nie zuvor, ¹⁶⁷ aber früher oder später mußte Hollmann zwischen den "Mühlsteinen" Kaiser, Oberkommando und Reichstag zerrieben werden, denn es war ganz unmöglich, seine Festlegungen gegenüber dem Reichstag - nur noch ein Panzerschiff und einige Kreuzer - mit den Absichten des Oberkommandos und des Kaisers von Ende 1895 zu vereinbaren. Der Staatssekretär mußte also entweder mit dem Kaiser oder mit dem Reichstag auf gefährlichen Kollisionskurs gehen. ¹⁶⁸

165) Steinberg, op.cit., S. 95/96

166) Tirpitz, op.cit., S. 55

167) Hallmann, op.cit., S. 205

168) Hallmann, op.cit., S. 198/199
Kehr, op.cit., S. 63

Zunächst gelang es Hollmann, auf einer Fahrt durch den Nord-Ostsee-Kanal am 29. Juni 1896, den Kaiser von der Unmöglichkeit zu überzeugen, die Zustimmung des Reichstages für eine "auf Jahre hinaus berechnete Flottenvorlage" zu erhalten. ¹⁶⁹ Er konnte den Monarchen gegen den Widerstand Sendens dazu bewegen, den Flottenplan ganz fallen zu lassen und sich darauf zu beschränken, "das vom Reichstag zu verlangen, was jährlich nötig sei, um die Flotte zu erhalten und zu erneuern." ¹⁷⁰

8.6.2. Diese Entscheidung zeigte wieder einmal, wie wenig der Kaiser in der Lage war, eine klare und endgültige Entscheidung zu treffen. Für die Protagonisten einer Flottenvermehrung im Sinne von Tirpitz, Senden und Knorr, war dieses Nachgeben des unentschlossenen Monarchen gegen Hollmann zweifellos ein schwerer Rückschlag, den vor allem Senden "mit einem bockähnlichen Eigensinn" durch lautstarkes Agitieren für einen großen Flottenplan ausgleichen wollte. ¹⁷¹ Wiederholt sprach der eigensinnige Flottenfanatiker im Kasino vor "ergiebigem Publikum von 300 Millionen, die der Reichstag bewilligen müsse, selbst

169) Hallmann, op.cit., S. 209

170) Hohenlohe, op.cit., S. 240/241

171) Haller Joh., Aus dem Leben des Fürsten Phillip zu Eulenburg-Hertefeld, S. 261

wenn man ihn zehnmal auflösen müsse." Der intime Vertrauensmann des Kaisers scheute sich nicht einmal, von der "unerhörten Schlappigkeit des Fürsten Hohenlohe und seiner Regierung" zu reden und von der Notwendigkeit, "anderes Blut" heranzuführen. ¹⁷²

Diese taktlosen Bemerkungen Sendens, die prompt als die Ansicht des Kaisers durch Parlament und Presse gingen und den Gerüchten über "uferlose Flottenpläne" neue Nahrung gaben, konnten die ohnehin schwierige Politik Hohenlohes, Marschalls und Hollmanns gegenüber dem Parlament und der Öffentlichkeit nicht erleichtern, eine Position, die darauf ausgerichtet war, "die Leute zu überzeugen, daß konservativ wählen keine Reaktion herbeiführt." ¹⁷³

In dieser angeheizten Atmosphäre sprach Holstein gegenüber Eulenburg besorgt "von Plänen des Kaisers, ohne den Reichstag zu regieren," war für den alten Geheimrat die Voraussage nicht schwer, daß angesichts der "fortgesetzten frechen öffentlichen Äußerungen des p. Senden... sich niemand wundern könne, daß der Reichstag den Marineforderungen mißtrauisch gegenüberstehe.. ." ¹⁷⁴ Die gleiche pessimistische Empfindung hatte auch der Chef des Generalstabes, Waldersee, der von einer "etwas unheimlichen Stimmung sprach,

172) Haller, op.cit., S. 262

173) Hohenlohe, op.cit., S. 99
Haller, op.cit., S. 262

174) Holsteinpapiere op.cit., Bd. 3, S. 589, Nr. 587

die im Inneren die Flottenpläne des Monarchen erzeugen."

Auch er wußte zu vermeiden, daß "im Herzen auch nicht ein Reichsbote eine große Flottenforderung wünscht." ¹⁷⁵

So war es alles andere als überraschend, daß Hollmann schon im November 1895 vom Marinereferenten der Budgetkommission und Führer des Zentrums, Dr. Lieber, hören mußte, daß dieser "den diesmaligen Voranschlag bedauerte" und "es für unmöglich hielt, ihn durchzubringen."

Bei der 1. Lesung stimmten alle Fraktionen überein, daß ein Etat zu hoch sei, der eine Kostensteigerung von 86 Millionen des Vorjahres auf 129 Millionen mit sich brachte. ¹⁷⁶

8.6.3. Zur gleichen Zeit schossen sich Senden und Knorr wieder mit den alten Klagen über die Organisationsfragen auf den Staatssekretär ein, der ganze Januar war erfüllt mit dem Austausch von gegenseitigen Anklagen. Am 9. Februar schrieb der spätere Marinekabinettschef, Korvettenkapitän Müller, an Tirpitz, daß Hollmann nunmehr ein aufgegebenener Mann und es undenkbar sei, daß der Verlauf der Etatsberatungen im Reichstag ihn wieder auf seinen Armsessel im RMA Leipziger Platz 13 setze. Der Admiral Tirpitz als Nachfolger stehe fest, bis spätestens zum Herbst des Jahres. ¹⁷⁷

175) Meissner Otto, Denkwürdigkeiten des GfM Graf Waldersee, Bd. 2, S. 368

176) Kehr, op.cit., S. 64
Hallmann, op.cit., S. 215

177) Hallmann, op.cit., S. 217/218
Steinberg, op.cit., S. 107/108
Hohenlohe, op.cit., S. 305

Die Krise um Hollmann, die von Hohenlohe besorgt beobachtet wurde, näherte sich am 12. März ihrem Höhepunkt, als die Budgetkommission des Reichstages die Marineforderungen um 12 Millionen kürzte. Hollmann war nunmehr entschlossen, angesichts seiner hoffnungslosen Situation seine Entlassung einzureichen.¹⁷⁸ Hohenlohe legte das Abschiedsgesuch dem Kaiser mit der Bemerkung vor, daß er es nicht befürworten könne, da er - wie schon in einem Schreiben vom 9.3.1897 dargelegt - "die Folgen einer parlamentarischen Niederlage dem Staatssekretär nicht allein aufbürden könne" und "außerdem der Rücktritt durch seine Verbindung mit einer parlamentarischen Abstimmung die Folge habe, daß wir in die parlamentarische Regierungsform hinübergleiten und damit auf eine für die Dynastie und das Reich gefährliche Bahn geraten."¹⁷⁹

Der Kaiser bezeichnete die Entschlüsse der Budgetkommission als "unerhört." Eine Entscheidung über Hollmann wollte er aber erst fassen, wenn das Plenum des Reichstages über den Beschluß der Kommission abgestimmt habe, wobei er hoffte, daß durch entschlossene Verteidigung durch die Regierung noch eine positive Wende erzielt werden konnte.¹⁸⁰

Die Würfel über Hollmann waren aber jetzt endgültig gefallen

178) Röhl, op.cit., S. 197

Steinberg, op.cit., S. 114

179) Hohenlohe, op.cit., S. 312/317

180) Hohenlohe, op.cit., S. 319

len. Das zeigte sich schon darin, daß der Kaiser es sogar ablehnte, auf Bitten Hohenlohes das Abschiedsgesuch Hollmanns "zur Zeit" definitiv zu bestätigen, um seine Stellung im Reichstag zu stärken.¹⁸¹

Als zwischen dem 18. und 24.3. die zweite Lesung stattfand, in der die Marineforderungen doch nur in der reduzierten Form der Kommission zur Annahme gelangten, "in einer überaus schlechten, ja gerade erbitterten Stimmung gegen den Kaiser," war Hollmanns Schicksal unwiderruflich entschieden.¹⁸² Der Kaiser, der überzeugt war, daß er ohne Hollmanns leere Versprechungen mit den Flottenplänen schon längst viel weiter wäre," gewährte am 30. März 1897 Hollmann eine Audienz, in der er diesen vorläufig beurlaubte und Konteradmiral Tirpitz mit seiner Vertretung beauftragte.¹⁸³

- 9.) Tirpitz wurde schon am 31.3. mit der Wahrnehmung der Geschäfte als Staatssekretär des RMA beauftragt und erhielt sofort seinen Rückberufungsbefehl aus Ostasien. Er nahm sich aber auf der Rückreise über Amerika viel Zeit, wohl schon mit dem Bewußtsein, daß ihn in Deutschland eine schwierige Situation erwartete.¹⁸⁴

181) Hohenlohe, op.cit., S. 319

182) Hohenlohe, op.cit., S. 323

183) Röhl, op.cit., S. 197
Hohenlohe, op.cit., S. 326

184) Tirpitz, op.cit., S. 79
Tirpitz Wolfgang von, Tirpitz's letztes Frontkommando, op.cit., S. 333
Hallmann, op.cit., S. 235

Dort erwartete ihn ein Monarch, der langsam einsah, daß ein "Inkraftsetzen einer großen Konfliktsära mit Änderung der Reichsverfassung, Abschaffung des allgemeinen Wahlrechts" zur Durchsetzung "ungezählter Kreuzer" einfach nicht möglich war, der aber auch des "unfruchtbaren Feilschens und Handelns mit dem Reichstag um jeden Kahn und jeden Kessel" müde war und deswegen hoffte, mit Tirpitz den starken Mann zu erhalten, der den Reichstag meistern und vor allem "mehr Marine" schaffen sollte.¹⁸⁵ Dazu kam ein Reichstag, der mit einer merkwürdigen Mischung "von erleichtertem Aufatmen" und einem andauernden Gefühl der Bedrücktheit" der Ankunft des neuen Staatssekretärs entgegenseh, weil man einerseits hoffte, der unberechenbaren Politik Hollmanns ledig zu werden, andererseits aber fürchtete, neuen, erst recht unbegrenzten Flottenplänen entgegensehen zu müssen. Vor allem Eugen Richter, der Führer der Freisinnigen Volkspartei, zog schon in den Zeitungen gegen den kommenden Staatssekretär zu Felde.¹⁸⁶

Während die "Hollmann-Affäre" bereinigt war, die "Hohenlohe-Krise" aber weiterschwelte - Vereinsgesetz, Tauschprozeß, MStPO - und der neue Mann sich auf der Rückreise von Ostasien befand, war der Kaiser unermüdlich für die Marine tätig.

185) Hohenlohe, op.cit., S. 327
Hassell, op.cit., S. 150

186) Kehr, op.cit., S. 74
Tirpitz, op.cit., S. 79
Oldenhage Gustav, Die deutsche Flottenvorlage von 1897 und die Öffentliche Meinung, S. 11

Am 2.5. legte das Oberkommando ein vom Kaiser bestelltes Gutachten vor, in dem die "Aufgaben der Marine in Krieg und Frieden" skizziert wurden -Ablehnung des Kreuzerkrieges, Konzentration einer Schlachtflotte in Heimatgewässern-, am 10.5. eine zweite Denkschrift über die Schiffsforderungen -zwei Linienschiffsgeschwader, Kreuzer als Aufklärungsstreitkräfte-. Gleichzeitig bereitete eine "Zielkommission" des RMA auf der Basis dieser Gutachten einen Gesetzentwurf vor, berechnete Bauzeiten und Kosten.¹⁸⁷

Am 19. Mai 1897 fand in Wiesbaden Immediatvortrag der Admirale Büchsel (RMA), Knorr (OK) und Senden (MK) in Gegenwart des Chefs des Zivilkabinetts von Lucanus statt. Als Ergebnis aller Vorarbeiten einigte man sich auf einen Entwurf von 25 Linienschiffen, 8 Kreuzern I., 30 Kreuzern II. und 16 Kreuzern IV. Klasse. Diese Schiffszahl sollte bis spätestens 1.4.1910 erreicht sein. Sollbestand, Lebensdauer, Indiensthaltung und Personalbedarf sollten im Gesetz festgelegt werden.¹⁸⁸

10.) 10.1. Es kann kein Zweifel bestehen, daß zum Zeitpunkt der Rückberufung von Tirpitz alle wesentlichen Schritte getan waren, die die Grundlage der folgenden Flottenpolitik sein sollten. Der grundlegende Zusammenhang zwischen Strategie und Taktik war formuliert: die einzige erfolgsversprechende Möglichkeit zur Erringung der Seeherrschaft konnte nach An-

187) Berghahn, op.cit., S. 103-106

Steinberg, op.cit., S. 120-122

Hallmann, op.cit., S.

188) Hallmann, op.cit., S. 245

sicht von Tirpitz nur eine Entscheidungsschlacht in der Nordsee sein. Diese "Entscheidungsschlacht" konnte nur von einer Schlachtflotte geschlagen werden, deren Kern Linienschiffe einheitlicher technischer Qualität bildeten, die wiederum in homogene Geschwader gegliedert waren.

Dieses Geschwaderprinzip konnte nur durch ein langangelegtes Bauprogramm sichergestellt werden, d.h. durch ein gesetzlich festgelegtes Bauprogramm. Sowohl das Prinzip des "Bündniswertes" der Flotte, als auch die "Risikotheorie" waren in ersten Ansätzen zur politischen Begründung des Schlachtflottenbaues eingeführt, die ersten Kostenkalkulationen und Konstruktionsgrundlagen eines solchen Flottenbauprogrammes aufgestellt. Was jetzt noch fehlte, war die feste Einheit und Koordination zwischen politischer und strategischer Planung, die Feinabstimmung zwischen technischem Bauprogramm, außenpolitischer Zielsetzung und innenpolitischem Kräftefeld.

Die Grundlagen dieser Flottenpolitik der folgenden Jahre standen also schon 1897 fest und waren ausgeformt, bevor man von einer innenpolitischen Krisensituation sprechen konnte. Man wird diese Flottenpolitik allerdings nur richtig bewerten können, wenn man ihre Ausformung nicht isoliert betrachtet und sie in Gesamtzusammenhang sieht mit der internationalen Entwicklung. Gerade bei diesem Thema muß vor einer perspektivischen Verengung auf deutsche Verhältnisse gewarnt werden. Navalismus war kein spezifisch deut-

sches Problem, die technischen Sachzwänge, wie die Diskussion um das Geschwaderprinzip, die Frage Linienschiff oder Kreuzer, Schlachtflotte oder Kreuzerkrieg, stellte sich eben nicht nur in Deutschland und nicht erst ab 1897, sondern schon vorher und in Ländern, die andere innerstaatliche Strukturen besaßen als das Deutsche Reich.

Tirpitz war von den Vorteilen typgleicher Schiffsformationen im Einklang mit der internationalen Entwicklung schon mehrere Jahre vor seinem Eintritt ins RMA überzeugt, das Geschwaderprinzip war für ihn primär kein Mittel zum Zweck Parlamentausschaltung, sondern auch militärischer Selbstzweck, erwachsen aus seestrategischen Grundüberlegungen.¹⁸⁹ Die internationale Diskussion über Strategie, Taktik und Schiffsbau schlug sich in einer spezifisch innerdeutschen Diskussion und Konstellation zwischen Reichstag und Reichsleitung nieder, sowie in einer Kompetenzaus-einandersetzung zwischen OK und RMA. Diese Vorgänge schufen wiederum wesentliche parlamentarische Voraussetzungen für eine gesetzliche Festlegung des Flottenprogramms. Nur wenn man den Beginn des deutschen Schlachtflottenbaues in diesen Dimensionen sieht, seine Randbedingungen und internationalen Verflechtungen mit einbezieht, wird man falsche Relationen vermeiden, die zwangsläufig immer nur auf eine "Nabelschau" einer innerdeutschen Systemkrise hinauslaufen.

189 Stadelmann, op.cit., S. 106

Reinhardt H.D., Tirpitz u. der deutsche Flottengedanke in den Jahren 1892-1898, S. 57

10.2. Die Aussage, es handle sich beim Tirpitz'schen Flottenbau um ein Mittel zur "Systemstabilisierung" mit antiparlamentarischem Charakter muß zumindestens relativiert werden und kann eben nur aus einer isolierenden Betrachtung der deutschen Verhältnisse gezogen werden. Zweifellos hatte der Flottenbau letztlich in seinen Auswirkungen "systemstabilisierende" Wirkungen, d.h. Arbeitsplatzbeschaffung, Auftragskontinuität der Werften, Festlegung des Reichstages auf Budgetbewilligung und gesamtgesellschaftliche Integrationswirkung. Aber es wäre eben falsch, von solchen "letztlichen" Auswirkungen auf die Reihenfolge von Motivationen zu schließen, darauf, daß die Auswirkungen schon etwas über die Motive aussagen, daß neben wirtschaftlichen und systemstabilisierenden Gründen keine anderen vorhanden wären. Dies meint nun nicht die Ausschließlichkeit technischer Sachzwänge oder die Negation von krisenhaften Entwicklungen mit ihren Auswirkungen, sondern nur ihre Einbettung in außerdeutsche Entwicklungen und ihre Verbindung mit technischen Faktoren, so daß der Krisenbegriff eine andere Relation erhält, weniger dramatisch und mehr losgelöst von einer rein innerdeutschen Problematik. Daraus ergibt sich, daß für den durch Gesetz festgelegten Schlachtflottenbau wichtige Beweggründe außerhalb des innerdeutschen Regierungssystems vorhanden waren, die zum Flottenbau in dieser Form führten. Diese Einbettung

des deutschen Schlachtflottenbaues in eine nationale und internationale Kontinuität entkleidet ihn seines dramatischen monokausalen Charakters, er verliert seine Ausschließlichkeit als Mittel "zur Wiederherstellung der gesellschaftlichen Ruhelage".

Als solches wäre der Flottenbau auch als zentrales Mittel denkbar ungeeignet gewesen, denn Flottenbau ist kein Instrument, mit dem sich "Systemstabilisierung" von heute auf morgen betreiben läßt, Flottenbau läßt sich nicht improvisieren. Wäre es nur um innenpolitische Stabilisierung gegangen, hätte man kein kosten- und zeitaufwendigeres Mittel finden können, als einen Schlachtflottenbau, der sich über eine ganze Generation bis 1920 erstrecken sollte, ganz abgesehen davon, daß Schiffe nicht gegen innere Gegner eingesetzt werden können. Im übrigen kann eine Bindung des Parlamentes an langfristige Ausgaben nicht "eo ipso" als antiparlamentarisch bezeichnet werden, denn ein wesentliches Merkmal in der Entwicklung des westeuropäischen Parlamentswesens liegt gerade darin, daß ein grosser Teil des Haushaltes bereits durch gesetzliche Verpflichtungen (z.B. Sozialausgaben, Personalkosten) langfristig festgelegt ist, so daß das Prinzip des jährlichen Haushaltsgesetzes nur noch auf einen Bruchteil des Haushaltes angewendet werden kann. 190

190) Seit 1960 sind jedes Jahr zwischen 85 und 90% des jeweiligen Bundeshaushaltes im voraus festgelegt gewesen. Claessens/Klönne/Tschöpe, Sozialkunde der Bundesrepublik Deutschland, S. 281

Natürlich ist klar, daß in der Regel ein Unterschied besteht zwischen dem Parlament und der Regierung einer parlamentarischen Demokratie und dem Reichstag und der Reichsleitung der Zeit vor 1918. Aber auch in einer parlamentarischen Demokratie ist vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Parlament und Regierung und eindeutige Gewaltenteilung mit einer klaren Kontrollfunktion des Parlamentes, bzw. der Opposition, keine Selbstverständlichkeit. Die parlamentarische Entwicklung gerade der neuesten Zeit zeigt vielmehr, daß auch in parlamentarischen Demokratien ständige Auseinandersetzungen zwischen Exekutive und Legislative stattfinden, in deren Verlauf zunehmend die Exekutive, sprich Regierung, wegen ständiger Erweiterung der Staatsaufgaben, Terrain gewinnt.¹⁹¹

Für unseren Zusammenhang aber ist entscheidend, daß mit dem bei Berghahn zentralen Begriff des "Antiparlamentarismus" Vorstellungen eines "Scheinkonstitutionalismus" verbunden sind, die nur aus einem Vergleich der historischen Situation mit einer dieser historischen Konstellation fremden Interpretation von Demokratie entspringt.¹⁹²

Jede scharfe Kritik der deutschen parlamentarischen Verhältnisse vor 1918 muß sich aber den Hinweis gefallen lassen, daß sich alle europäischen Länder in einem Übergangsstadium

191) Sontheimer Kurt, Handbuch des politischen Systems der Bundesrepublik Deutschland, S. 450

192) Nolte E. Deutscher Scheinkonstitutionalismus?
in: HZ 228/ 1979, S. 540/547

befanden, in dem sie sich vom christlich-adlig-dynastischen Staat lösten. In diesem Stadium waren weder England noch Frankreich in einem Zustand der "reinen" Form des Parlamentarismus, in sozialstaatlicher Hinsicht sowie im Schul- und Wissenschaftsbereich war z.B. stets das Deutsche Reich beispielgebend.¹⁹³

In England hatte das Bürgertum bis Anfang des 20. Jahrhunderts die Aristokratie in keiner Weise abgelöst, das Oberhaus hatte noch bis 1910/11 sehr wohl ein Vetorecht gegen Parlamentsbeschlüsse.¹⁹⁴

Frankreich war zwar auf dem Hintergrund seiner großen Revolution von 1789 unbestritten das am meisten parlamentarische Land Europas geworden, die Vertreter des Katholisch-monarchischen Frankreich, "la noblesse de France", war noch keineswegs aus allen Schaltstellen der Macht verdrängt. Starke antiparlamentarische Volksbewegungen, die Armee und die "Dreyfussaffäre", sowie der scharfe Kulturkampf zeigten, daß Deutschland eben nicht das finstere Gegenbild zu den leuchtenden parlamentarischen Verhältnissen Frankreichs und Englands war, ein rückschrittlicher Staat, dessen Hauptmerkmal ein "Antiparlamentarismus" war, der alle staatlichen Aktivitäten bis zur Flottenpolitik bestimmte.¹⁹⁵

193) Nolte, op.cit., S. 542/547

194) Nolte, op.cit., S. 541

195) Nolte, op.cit., S. 545

Wenn man weiter bedenkt, daß eine andere Prärogative der Krone, die Außenpolitik, auch in parlamentarischen Ländern noch heute wesentlich der Exekutive zukommt, so ist nicht ganz einzusehen, warum es so "entscheidend" war, zur Führung der deutschen Außenpolitik die Flotte parlamentarischen Einflüssen zu entziehen.¹⁹⁶ Als ob sich der Kaiser in essentiellen außenpolitischen Fragen vom Parlament hätte entscheidend beeinflussen lassen, gleichwie groß oder klein dessen Einflußbereich war. Auch heute noch wird in keinem politischen System - ob parlamentarisch oder nicht - die Exekutive sich in wichtigen Fragen der Außenpolitik vom Parlament in der Entscheidungsplanung und Zielfestsetzung dominieren lassen, auch wenn die militärische Macht nicht von der Kontrolle des Parlaments abgesichert ist.

Von einer Flotte "gegen das Parlament" kann also nur einschränkend gesprochen werden, allenfalls in einer differenzierenden Betrachtungsweise mit der Unterstreichung, daß die Auswirkungen sich nur "letztlich" gegen das Parlament richteten und daß der Flottenbau bestimmt nicht dazu gedacht war, das bestehende politische System umzustülpen und eine Parlamentarisierung einzuleiten. Daß diese Flotte allerdings gegen England eine echte militärische Chance haben sollte, langfristiges Mittel der Außenpolitik gegen England, wird sich im weiteren Verlauf der Darstellung herauskristallisieren.

196) Berghahn, op.cit., S. 385

III. Vorbereitung und Durchbringung des ersten Flottengesetzes

1) Tirpitz trat Anfang Juni 1897 seinen Posten als Stellvertreter des beurlaubten Hollmann an und wurde am 17. Juni zum Staatssekretär des RMA und Bevollmächtigten am Bundesrat ernannt. Gleichzeitig wurde die Reichsregierung vollständig umgebildet. Am 1. Juni trat Staatsminister von Boetticher zurück. Sein Nachfolger als Staatssekretär des Inneren und Stellvertreter des Reichskanzlers wurde der bisherige Reichsschatzsekretär von Posadowsky-Wehner. Das Vizepräsidium des preußischen Staatsministeriums übernahm an Boettichers Stelle der preußische Finanzminister Miquel. Staatssekretär des Reichspostamtes wurde der Generalleutnant a.D. Podbielski. Das Reichsschatzamt übernahm der bisherige deutsche Botschafter in Washington, von Thielmann. Die für die Marine wichtigste Änderung trat auf dem Posten des Staatssekretärs des Auswärtigen ein: der Kaiserintimus Eulenburg hatte es nach vierjähriger "Kulissenarbeit" endlich geschafft, seinen Idealkandidaten durchzusetzen, den damaligen deutschen Botschafter in Rom, Bülow, der den vom Kaiser so ungeliebten Marschall von Bieberstein ersetzte.¹⁹⁷ Hohenlohe, der so gern "einen anständigen Abgang" haben wollte, hatte sich - gestützt von Holstein und seinem Sohn Alexander - anfangs gegen die Wechsel gestemmt, hatte sie aber dann doch hingenommen.¹⁹⁸

-
- 197) Steinberg, op.cit., S. 126
Röhl, op.cit., S. 210/216/219
Röhl (Hrsg.), Philipp Eulenburg, Politische Korrespondenz
Bd. 1, S. 33
Hohenlohe, op.cit., S. 364
198) Hohenlohe, op.cit., S. 347/348

Er selber blieb im Amt, weil ein Nachfolger nur unter der Flagge des "Reaktionskanzlers" segeln konnte, der "König von Preußen zum preußisch-reaktionären Kaiser" gestempelt worden wäre, mit der verheerenden Folge, daß für das Flottengesetz keine Partei im Reichstag hätte gewonnen werden können. Diese Situation wäre allerdings - wie Eulenburg voll Sorge feststellte - "ein schwerer Schlag für Kaiser und Reich" gewesen. 199

Als Tirpitz im Juni 1897 in Potsdam eintraf, erklärte ihm der Kaiser "es wäre alles fertig für die Flottenkampagne," da eine Kommission (Knorr und Büchsel) bereits einen Gesetzentwurf ausgearbeitet habe.

Dieser Entwurf, der nach der überspitzten Ansicht von Tirpitz "den Schwerpunkt auf eine riesige Auslandsflotte legte," war seines Erachtens nicht brauchbar.²⁰⁰ Nachdem er Knorr und Büchsel von der Unzweckmäßigkeit ihres Entwurfes überzeugt hatte, was ja nicht schwer sein konnte, da die Denkschrift des Oberkommandos vom 2.5.1897 sich eben doch stark an die Vorstellungen von Tirpitz angelehnt hatte, fand am 15. Juni eine Unterredung mit dem Kaiser auf der Basis der schon bekannten Vorstellungen statt.

199) Haller, op.cit., S. 210/211

Röhl, op.cit., S. 221

200) Tirpitz, op.cit., S. 79/80

Tirpitz stellte als Grundlagen des Flottenplanes ganz klar die antienglische Komponente heraus: "Stärkung unserer politischen Macht und Bedeutung gegen England," ein Ziel, das nur mit einer Schlachtflotte erreicht werden könne. Das Überraschende war nun, daß der Kaiser "ganz gegen meine Erwartungen sofort zustimmte." Tirpitz glaubte erst, "er hätte mich noch nicht ganz verstanden, da er so rasch zustimmte, seinen eigenen Vorschlag also verließ... ." ²⁰¹ Mit dieser für Tirpitz "Überraschenden Sinnesänderung" verschwand im Juni 1897 endgültig der vom Monarchen lang gepflegte Gedanke einer Auslandsflotte, gegen den Tirpitz so vehement argumentiert hatte. Damit war eine folgenreiche Entscheidung für den Bau einer Schlachtflotte im Sinne der Vorstellungen von Tirpitz gefallen. ²⁰²

- 2) Anschließend begab sich Tirpitz nach Bad Ems, um sich vom ostasiatischen Klima zu erholen. Dort verfasste der Admiral während des Juni/Juli 1897 ein ausführliches Memorandum über sein Rüstungsziel mit dem Titel "Allgemeine Gesichtspunkte bei der Feststellung unserer Flotte nach Schiffsklassen und Schiffstypen." In dieser wichtigen Denkschrift ent-

201) Berghahn, op.cit., S. 108/109

202) Hallmann, op.cit., S. 249
Berghahn, op.cit., S. 108/109
Tirpitz, op.cit., S. 81

wickelte Tirpitz eine voll ausgebaute Strategie der deutschen Flotte, die weit über die mehr technische Bezeichnung der Denkschrift hinausging.²⁰³

Zweifelloos handelt es sich - wie Steinberg feststellt - um ein bemerkenswertes Dokument der deutschen Marinegeschichte, das nur auf dem Hintergrund der schon erläuterten taktisch-strategischen Vorstellungen von Tirpitz verstanden werden kann und das eine Marschrichtung einschlug, die bis zum Weltkrieg maßgebend sein sollte.²⁰⁴

2.1. Der Staatssekretär fordert gleich eingangs als Maßstab für die Baupolitik die Berücksichtigung der "schwierigsten Kriegslage... in die unsere Flotte kommen kann," und gibt sofort den "gefährlichsten Gegner" an, der für eine solche Lage allein denkbar ist: England, "gegen das wir am dringendsten ein gewisses Maß an Flottenmacht als politischer Machtfaktor haben müssen." Lapidar stellt er fest, daß gegen diesen Gegner "Kreuzerkrieg und transozeanischer Krieg" aussichtslos sei und zieht daraus den Schluß, daß demnach die deutsche Flotte so eingerichtet sein muß, daß sie ihre höchste Kriegslleistung zwischen Helgoland und der Themse entfalten kann.²⁰⁵

203) Steinberg, op.cit., S. 126-129 / 208-221

Berghahn, op.cit., S. 108-110

Petter, Deutsche Flottenrüstung von Wallenstein bis Tirpitz, op.cit., S. 175-177

204) Steinberg, op.cit., S. 129

205) Steinberg, op.cit., S. 208

Diese militärische Situation - so Tirpitz kurz angebunden -
"erfordert Linienschiffe in so hoher Zahl wie möglich."

Als die oberste Grenze bis etwa 1905 bezeichnet er zwei
volle Geschwader von je 8 Linienschiffen mit zwei Schiffen
als Reservematerial, da die Kapazität der Schiffsbau-Pan-
zerplatten- und Waffenindustrie sowie die Probleme der Per-
sonalausbildung und Finanzausstattung nicht mehr zulasse. ²⁰⁶

Nach der eingehenden Behandlung des "Wertes und der Ver-
wendungsweise von Aufklärungsstreitkräften" (Kreuzer) ²⁰⁷

kommt der Staatssekretär zu der Feststellung, daß "im Gan-
zen erforderlich sind:

- 19 Linienschiffe (2 Reservematerial)
- 8 Küstenpanzerschiffe
- 12 Große Kreuzer (3 Auslandsreserve)
- 30 Kleine Kreuzer (3 Auslandsreserve)
- 12 Torpedobootsdivisionen

wobei er einschränkend feststellt, daß es der Entwicklung der
Seeinteressen Deutschlands überlassen bleibt, "ob nach 1905
eine weitere Verstärkung unserer Auslandsstreitkräfte er-
forderlich ist." ²⁰⁸

Auch für die typischen technischen Konstruktionsmerkmale des
deutschen Kriegsschiffbaues bis zum 1. Weltkrieg - Unterlegen-
heit im Kaliber, dagegen aber Ausgleich durch qualitativen Vor-

206) Steinberg, op.cit., S. 210

207) Steinberg, op.cit., S. 211-214

208) Steinberg, op.cit., S. 220

sprung, d.h. Überlegenheit in der Standkraft, wirkungsvollere Geschosse, bessere Ausbildung und überlegene taktische Führung - zeichnet Tirpitz die wichtigsten Entwicklungslinien vor, indem er bewußt darauf verzichtet, dem Gegner absolut gleichwertige Schiffe entgegenzusetzen. Die deutschen Linienschiffe sollten in der Größe "wegen der Kosten und der Tiefenverhältnisse unserer Gewässer" nicht weiter gehen als eine gute Geeignetheit für den Kampf in der Linie gerade bedingt.²⁰⁹ Maßstab sollten nicht die rechnerisch höheren Werte der englischen Schiffe sein, sondern qualitativer Vorsprung der deutschen Kampfschiffe, "Solidität und Gefechtskraft," die für Tirpitz allein den Ausgang einer Seeschlacht bestimmen konnten. 210

3) 3.1. Politisch war in der Denkschrift nicht mehr von einem Krieg gegen Frankreich und Rußland die Rede, wie noch in der ersten Hälfte der neunziger Jahre, sondern allein von einem Konflikt mit England, "dem zur Zeit gefährlichsten Gegner." 211 Natürlich hing diese "Wendung gegen England" mit der Interdependenz zwischen der stürmischen wirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland und den damit gesteigerten Seeinteressen zusammen, d.h. wachsende Konkurrenz in der Industrie und in der Handelsentwicklung zwischen England und Deutschland mußte

209) Steinberg, op.cit., S. 210

210) Tirpitz, op.cit., S. 113-115

211) Steinberg, op.cit., S. 208

nach Tirpitz die Notwendigkeit mit sich bringen, eine schlagkräftige Seemacht zu schaffen, um der Gefahr zu entgehen, durch einseitige wirtschaftliche Entwicklung ohne seemilitärische Abstützung ein "gänzlich hohles Gebäude" zu errichten.

Im Mittelpunkt der Argumentation von Tirpitz stand nun der Gedanke, daß dieses Gebäude "unseres wirtschaftlichen Auftriebes," ohne das dahinterstehende Machtmittel einer Schlachtflotte, von England "bei der ersten sicheren Gelegenheit niedergeschlagen werden würde." Er hielt dies schon deswegen für unvermeidlich, weil England "im Gefühl des älteren Besitzers" in Deutschland nur einen Emporkömmling und Eindringling sehen konnte (die Furcht vor einem englischen Überfall bestand auch beim Kaiser).²¹²

Tirpitz stellt in seinen Erinnerungen entschieden in Abrede, daß die Möglichkeit eines späteren Angriffs auf England auch nur erwogen worden wäre. Nicht nur das: er bezeichnete einen solchen offensiven Gedanken "politisch wie strategisch geradezu als "hirnverbrannt." Die Schlachtflotte sollte zwar nicht offensiv sein, aber "mit dem Flottengesetz" - so Tirpitz - "würde der erste Grund gelegt, daß der englische Vernichtungswille sich abkühlte, weil er nach vollzogenem Flottenbau nicht mehr so billig zu befriedigen sein würde."²¹³

212) Tirpitz, op.cit., S. 58
Kennedy Paul M., Tirpitz, England and the Second Navy Law of 1900, in: MCM 2/1970, S. 40/41
Holsteinpapiere, op.cit., Bd. 4, S. 72, Nr. 656

213) Tirpitz, op.cit., S. 169

Hinter dieser Aussage steht das Kernstück der Tirpitz'schen Argumentation, die sogenannte "Risikotheorie." Danach sollte die deutsche Flotte so stark sein, "daß auch für die gewaltige Übermacht der englischen Flotte das Anbinden mit uns ein gewisses Wagnis bedeuten sollte." ²¹⁴

Seine klassische Formulierung fand der Risikogedanke in der Begründung zum 2. Flottengesetz: "unter den gegebenen Umständen gibt es nur ein Mittel, um Deutschlands Handel und Kolonien zu schützen. Deutschland muß eine solche Flotte haben, daß selbst für die größte Flotte ein Krieg mit ihm ein solches Risiko in sich schließen würde, daß ihre eigene Überlegenheit gefährdet wäre. Für diesen Zweck ist es nicht absolut notwendig, daß die deutsche Flotte ebenso groß ist wie die größte Seemacht, weil in der Regel eine große Seemacht nicht in der Lage sein wird, ihre ganze Kraft gegen uns zu konzentrieren. Aber selbst, wenn es ihr gelingen sollte, uns mit überlegenen Kräften entgegenzutreten, würde der Feind... durch seine Überwindung des Widerstandes der deutschen Flotte so erheblich geschwächt werden, daß dann trotz des etwa errungenen Sieges die eigene Machtstellung zunächst nicht mehr durch eine ausreichende Flotte gesichert wäre." ²¹⁵

Bis zum Zeitpunkt, in dem England es nicht mehr wagen würde, Deutschland "ohne sehr schwerwiegende Anlässe anzugreifen,"

214) Tirpitz, op.cit., S. 106

215) Hubatsch Walther, Die Ära Tirpitz, S. 72/73

mußte allerdings eine "Gefahrenzone" durchlaufen werden, die durch eine ruhige Politik "ohne große Worte" und "programmatische Kundgebungen" abgesichert werden sollte, um den "unvermeidlichen Schritt zur Weltpolitik" nicht "in das mißverständliche Licht eines bewußten Entschlusses und Ruckes zu stellen." 216

In sinngemäßen Gedankengängen umriß in einer Denkschrift von 1896 der spätere Marinekabinettschef von Müller, damals Adjutant des Prinzen Heinrich v. Preußen, die mißliche Lage, wenn er eingestand, daß "wir in der Politik Krämer sind, die sich einbilden, nur als friedliche Kaufleute und Fabrikanten Weltpolitik machen zu können," ohne sich der Bedeutung der britischen Weltmachtstellung bewußt zu sein, die Deutschland "nur gnädigerweise" an den Früchten dieser Weltpolitik teilnehmen ließ.

Das deprimierende Gefühl, jederzeit von diesem "Mitgenuß" ausgeschlossen werden zu können, machte nach Müller "das Wesen unserer bedauerlichen Verstimmung gegen England aus." 217

Solange Deutschland "saturiert" war, wie unter Caprivi und Bismarck, und an eine Weltmachtstellung nicht dachte, mochte eine solche "Kostgängerrolle" hingenommen werden, man konnte sich auf die Stärkung der Armee, eine Küstenmarine und gute Beziehungen zu England beschränken. Müller fährt fort,

216) Tirpitz, op.cit., S. 107

217) Müller, op.cit., S. 39

daß eine solche Politik mit beschränkten Zielen eben jetzt nicht mehr gegeben sei, denn das deutsche Volk sei sich seiner Expansionsfähigkeit und Expansionspflicht bewußt geworden. Eine solch notwendige Expansion konnte nach Meinung Müllers nur mit der ganzen Kraft der Nation erfolgen, mußte Weltpolitik sein, und diese mußte einsetzen, bevor "das künstliche Wirtschaftsgebäude zu wanken anfange und der Aufenthalt in ihm äußerst ungemütlich würde." 218

3.2. Des "Pudels Kern" lag nun aber gar nicht so sehr in der Handelskonkurrenz zu England und in der Notwendigkeit, den Seehandel militärisch zu schützen, sondern in dem Bestreben, Weltpolitik zu betreiben. Diese Hinweise auf Weltmacht-politik als Ziel des Schlachtflottenbaues tauchen immer wieder in der Argumentation von Tirpitz auf und sprechen eine klare Sprache, so wenn er beharrend feststellt, "daß der Versuch gar nicht unterbleiben konnte, durch den Bau einer Flotte uns zur wirklichen weltpolitischen Freiheit hindurchzuarbeiten." 219 Oder: "Je länger sich friedlich unsere junge See-geltung befestigte, desto zahlreicher und freier wurden für uns die weltpolitischen Möglichkeiten." 220 In einem Schreiben an den Reichskanzler Bethmann-Hollweg vom 7. Oktober 1911 interpretiert er ausdrücklich als politischen Sinn der Flot-

218) Müller, op.cit., S. 40/41

219) Tirpitz, op.cit., S. 57

220) Tirpitz, op.cit., S. 161

tengesetze "Politische Unabhängigkeit von England durch möglichste Sicherheit gegen Angriff und aussichtsreiche Defensiv-Chance, wenn es doch zum Krieg kommen sollte."²²¹

Die entscheidende Erkenntnis - zur Reife gebracht in der außenpolitischen Konstellation von 1895/96 - war aber, daß Weltpolitik nur die Macht treiben könne, die ein flexibles Instrument besaß, das sie in die Lage versetzte, den Gegner zum Eingeständnis der strategischen Parität zu zwingen. Ludwig Dehio definierte als die letzten Ziele der oft zitierten "Weltpolitik" die Hoffnung, im Rahmen der "schillern- den Dialektik eines kalten Krieges" der deutschen Macht dank der Flotte eine neue Funktion zu gewinnen, eine "prestigemäßige wie tatsächliche Gleichberechtigung neben anderen Weltmächten im kommenden Weltsystem, das heißt aber anders gewendet, in der Verdrängung Englands aus seiner Suprematie, die der Bildung eines wirklichen freien Weltsystems im Wege steht."²²²

Tirpitz gab zwar auch zu, daß Interessenkonflikte unvermeidbar waren, zog sich aber vor allem unter Zugrundelegung der "Risikotheorie" auf die Unterscheidung "zwischen taktischer und politischer Offensive" zurück, d.h. so stark zu sein, daß ein Angriff der englischen Flotte ein Risiko war,

221) Tirpitz Alfred von, Der Aufbau der Deutschen Weltmacht, S. 222

222) Dehio Ludwig, Gedanken über die deutsche Sendung 1900-1918, in: Deutschland u. die Weltpolitik, S. 78/79

bezeichnete er als politisch defensiv, offensiv war für ihn nur der "taktische Willen zur Schlacht in einem Verteidigungskrieg." ²²³

3.3. Lag nun in dieser Herausforderung Englands das außenpolitische Hauptmotiv des deutschen Schlachtflottenbaues? Grundsätzlich kann man in dieser Frage davon ausgehen, daß für den Ausbau der deutschen Flotte angesichts der dynamischen wirtschaftlichen und politischen Entwicklung des Reiches gute Gründe vorhanden waren, so daß durch das 1. Flottengesetz allein noch kein Element geschaffen wurde, das zwangsläufig als "Flotte gegen England" hätte verstanden werden müssen. Die Berechtigung zum Ausbau der deutschen Flotte wird auch von Historikern aus dem angelsächsischen Raum wie Steinberg und Marder nicht bestritten. Steinberg bezeichnet den Entschluß zum Schlachtflottenbau weder als "unvernünftig noch als ungerechtfertigt", Arthur J. Marder geht ganz nüchtern davon aus, daß für das Reich wegen seiner Kolonialpolitik, seines wachsenden Außenhandels und seines Strebens nach Weltmacht eine "große und starke " Flotte notwendig gewesen sei. ²²⁴

Allerdings betonen gerade angelsächsische Historiker wie Steinberg und Paul M. Kennedy wiederum die offensive Ten-

223) Tirpitz, op.cit., S. 106

224) Steinberg, op.cit., S. 18
Marder, op.cit., S. 288

denz des Tirpitz'schen Flottenbaues. Steinberg sieht schon im 1. Flottengesetz einen "point of no return," von dem aus die verhängnisvolle Entwicklung einer "Flotte gegen England" ihren Ausgangspunkt nahm.²²⁵ Demgegenüber unterstreichen Forscher wie zum Beispiel Hubatsch, Hallmann und Schüssler mehr die defensive Zielsetzung des Flottenbaues. Hallmann hebt hervor, daß das Ziel von Tirpitz "ein anständiger Vergleich" oder "wenigstens stillschweigend ein friedliches Nebeneinander" gewesen sei.²²⁶ Hubatsch und Schüssler betonen besonders die "Automatik", die technische Sachzwänge mit sich bringen. Hubatsch spricht von Tirpitz als dem "Homo faber," von der "Technik, die um die Jahrhundertwende im Begriff war, sich selbständig zu machen, von den Flottengesetzen... , die sich einer notwendig beweglichen diplomatisch-politischen Einflußnahme entzogen... ." ²²⁷

Hubatsch unterteilt die Tätigkeit von Tirpitz in vier Phasen, wobei er z.B. die erste nur von der Technik bestimmt sieht und erst die zweite Phase ab 1899 als politisch relevant einstuft. Aber auch hier streicht er wieder das "mechanisch abrollende" als Charakteristikum des Flotten-

225) Steinberg, op.cit., S. 18
Kennedy, op.cit., S. 39

226) Hallmann, op.cit., S. XIII

227) Hubatsch, Ära Tirpitz, op.cit., S. 83

gesetzes heraus. Er sieht die politische Verantwortung allein beim Reichskanzler und Staatssekretär des Auswärtigen und trennt auch hier wieder die politische Verantwortlichkeit von Tirpitz von der militär-technischen: "es war nicht die Aufgabe des Staatssekretärs des RMA eine der Flottenrüstung entsprechende Außenpolitik durchzusetzen." 228

3.4. Ohne Zweifel müssen die technischen Sachzwänge in die Urteilsbildung mit einbezogen werden, und es ist in der Tat ein ganz wesentlicher Faktor, wie stark die strategisch-taktisch-technische Diskussion den deutschen Schlachtflottenbau beeinflusst hat. Aber genausowenig wie eine Reduzierung des Problems auf "systemimmanente" Gründe, können technische Sachzwänge, die militaristische Natur von Tirpitz²²⁹ oder sein Ressortegoismus allein einen ausreichenden Erklärungsgrund für die Zielrichtung des deutschen Schlachtflottenbaues liefern.²³⁰

3.4.1. Wenn man die eigentlich erstaunlich deutlichen Hinweise von Tirpitz in seinen Erinnerungen ernst nimmt, der immer wieder auf "weltpolitische Freiheit", auf "weltpolitische Möglichkeiten" zurückkommt, und sie in Beziehung setzt mit den Möglichkeiten von Seemacht als militärischem Instrument

228) Hubatsch, Ära Tirpitz, op.cit., S. 18

229) Ritter, op.cit., S. 173

230) Kelly Patrick, The Naval Policy of Imperial Germany 1900-1914, S. 69-71

der Außenpolitik, schält sich zweifellos eine zielstrebigere und langfristig aggressivere Zielrichtung der deutschen Flottenpolitik heraus.

Gerade die Entwicklung der letzten Jahre in der hegemonialen Auseinandersetzung zwischen den USA und der Sowjetunion zeigte, daß der "Herausforderer" glaubte, weltpolitische Gleichberechtigung letztlich nur durch Parität in der strategischen Rüstung erreichen zu können. Es ist gewiß kein Zufall, daß das Gleichziehen der Sowjetunion im Bereich der strategischen Waffen und ihre zunehmende weltpolitische Aktionsfähigkeit zusammenfallen.

Interessanterweise spielt in diesem Zusammenhang die sowjetische Flotte unter Admiral Gorskow eine bedeutende Rolle. Die "Rote Flotte" ist wesentliches Mittel zur Ausübung politischen und militärischen Einflusses, sowie Instrument zur Ausweitung des russischen "Prestiges", alles Elemente von Weltpolitik. Allerdings - und hier liegt ein ganz wesentlicher Unterschied zur Flotte von Tirpitz - die sowjetische Flotte ist eben nur ein Bestandteil im Streben der sowjetischen Weltpolitik und findet ihre Begründung auch wesentlich in Bereichen, die nicht unmittelbar zur Ausübung von Seemacht gehören, wie in der Abwehr gegen die seegebundene strategische Abschreckungsmacht der USA (Flugzeugträger und Polaris- bzw. Poseidon-Unterseeschiffe).²³¹

231) Wegener E., Die Rolle der Seemacht in unserer Zeit, in: Potter/Nimitz, Seemacht, op.cit., S. 1089/1090
Gorskow Sergei G., Seemacht Sowjetunion, S. 9-88

3.4.2. Die Tirpitz-Flotte war aber im Gegensatz dazu tragendes

Kernstück zur Erreichung der weltpolitischen Parität und entscheidendes Instrument im Hegemonialkampf gegen eine etablierte Weltmacht, deren Basis wesentlich Seemacht war. Dagegen gründet die Weltmachtstellung der USA als auch der Sowjetunion nicht ausschließlich auf Seemacht, demzufolge nimmt der sowjetische Flottenbau einen anderen Stellenwert ein als der Tirpitz'sche. Insoweit ist also der deutsche Schlachtflottenbau weniger im direkten Vergleich zur sowjetischen Seerüstung von heute zu sehen, was auf den ersten Blick naheliegt, als vielmehr in Analogie zu den strategischen Waffen der UdSSR.

Wenn man also vom Ziel Weltmacht ausgeht, war die deutsche Schlachtflotte genauso wie die strategische Rüstung heute unentbehrliches Mittel zu gleichberechtigter weltpolitischer Aktivität und war für den "Herausforderer" notwendig, um den "status quo", der zugunsten der Hegemonialmacht bestand, zu brechen.

Flottenbau bedeutet nun aber genausowenig wie Gleichziehen im Bereich der strategischen Rüstung zwangsläufig Krieg zwischen den weltpolitischen Rivalen,²³² nur insoweit kann man diese Rüstung als defensiv bezeichnen. Militärische Rüstung in Form einer Schlachtflotte sollte im wesentlichen nicht Mittel der Verteidigung im von Tirpitz immer wieder herausgestellten defensiven Sinn der "Risikotheorie" sein, sondern

232) Stadelmann, op.cit., S. 104

Endziel war die Anerkennung des politischen "Aufsteigers" als gleichberechtigtem Akteur auf der weltpolitischen Bühne durch die alteingeführte Hegemonialmacht.

Dies konnte aber nicht mehr und nicht weniger als die vollständige Änderung des "status quo" sein, eine Umkehrung der weltpolitischen Konstellation - genau hier lag eben der entscheidende offensive Kern des deutschen Flottenbaues!

Natürlich konnte Tirpitz, ohne Abstriche von seinem Konzept zu machen, davon reden, daß der "taktische Wille zur Schlacht" nur in einem Verteidigungskrieg denkbar war.

Wenn das Ziel der strategischen Parität erreicht war, nach Tirpitz' Worten: "wenn das Ziel erreicht ist, haben Eure Majestät eine effektive Macht von 38 Linienschiffen,... der nur noch England überlegen sein wird", konnte Tirpitz sich verschiedene Eskalationsstufen vorstellen, z.B. konnte die herausgeforderte Macht "aus allgemein politischen Gründen und nüchternem Sinn des Geschäftsmannes" durch indirekten militärischen Druckansatz gezwungen werden, weltpolitische Gleichberechtigung zuzugestehen. Genau diese Möglichkeit deutet Tirpitz an, wenn er verklausiert und nebulös schreibt: "Abgesehen von den für uns durchaus nicht aussichtslosen Kampfverhältnissen dürfte England aus allgemein politischen Gründen.... uns ein solches Maß von Seegeltung zugestehen, daß unsere berechtigten überseeischen Interessen nicht leiden werden." 233

233) Tirpitz, op.cit., S. 106

Tirpitz, op.cit., S. 107

Wieviel mehr mußte ein englisches Einlenken denkbar sein, wenn der militärische Druckansatz mit einer für die Inselmacht ungünstigen politischen Situation zusammenfiel. Die günstigste politische Handlungssituation hätte sich demnach für Deutschland aus zwei Komponenten zusammengesetzt: Vorteilhafte außenpolitische Konstellation plus voll ausgebauter Flotte als Speerspitze und Instrument der Außenpolitik. Aber selbst für den denkbar ungünstigsten Fall eines englischen Widerstandes hatte Tirpitz in erstaunlicher Offenheit ein beruhigendes Handlungsrezept: "die effektive Macht von 38 Linienschiffen mit Zubehör" würde durchaus nicht aussichtslose Kampfverhältnisse schaffen. Waren die Engländer aber bereit, im Frieden auf den deutschen Anspruch einzugehen, konnte der Schlachtflottenbau ohne Abstriche als "defensiv" bezeichnet werden. Letztlich wäre der Nichteinsatz des militärischen Potentials mit gleichzeitiger Erreichung des politischen Zieles die optimale Erfüllung der "Risikotheorie" gewesen, insoweit war es verständlich, daß Tirpitz mit dem Brustton der Überzeugung schreiben konnte, daß "es Wahnsinn gewesen wäre... einen Krieg vom Zaun zu brechen," und eine Seite weiter -scheinbar vollkommen im Widerspruch dazu - von "den für uns durchaus nicht aussichtslosen Kampfverhältnissen" sprechen konnte, allerdings erst "wenn das Ziel erreicht ist.. ." ²³⁴

234) Tirpitz, op.cit., S. 106/107

Ich glaube, hier können die Akten wohl nur erhärten und bestätigen, was in den Erinnerungen von Tirpitz schon lange ausgebreitet war, wenn auch verschwommen in den Begriffen und verstreut: daß die deutsche Schlachtflotte langfristig ein offensives Instrument der Außenpolitik war, das nicht unbedingt zwangsläufig Krieg gegen England bedeuten mußte, das aber nur wirkungsvoll sein konnte, wenn es auch in der Lage war, mit Aussicht auf Erfolg im Konfliktfall, den man möglichst vermeiden wollte, eingesetzt werden zu können.

In der Abschreckungsfunktion liegen die Ähnlichkeiten zu den heutigen strategischen Waffen.²³⁵ Im Vergleich dazu schält sich aber auch ein wesentlicher Unterschied heraus. Die Eskalationsstufe vom Kalten zum Heißen Krieg liegt aufgrund der Vernichtungsgewalt atomarer Waffen doch relativ hoch. Die deutsche Schlachtflotte als konventionelles Instrument war von der Gegenseite auch im Konfliktfall ein "rational" zu kalkulierendes Risiko, das nicht unbedingt existenzbedrohend sein mußte, auch für den Angreifer war ein möglicher "Gegenschlag" nicht so existenzgefährdend wie heute ein atomarer "Gegenschlag". Von daher mußte Tirpitz die Möglichkeit eines Krieges mit England viel höher in Rechnung setzen und konnte die deutsche Schlachtflotte -

235) Dehio, op.cit., S. 77

im Gegensatz zu den heutigen atomaren Trägern der Abschreckung - relativ leicht in Kriegsführungspotential umschlagen. Es bestand noch eine rationale Beziehung zwischen den "Mitteln der Gewalt und den Zielen der Außenpolitik",²³⁶ so daß Tirpitz genauso wie englische Entscheidungsträger jederzeit auf Gewalt als Mittel nationaler Politik zurückgreifen konnte, ohne die Gefahr zu laufen, kollektiven Selbstmord zu begehen. Genau diese Umstände machten das Kriegsrisiko ungleich höher, als es bei der modernen Abschreckung der Fall ist.

- 4.) Nach seiner endgültigen Ernennung (18. Juni 1897) versammelte Tirpitz in Bad Ems und St. Blasien, wo er seinen aus den Tropen mitgebrachten Lungenkatarrh ausheilte, "die Herren, die ich mir ausgewählt hatte, damit sie das Flottengesetz mit mir bearbeiten."²³⁷ Es handelte sich ausschließlich um Angehörige aus den gemeinsamen Bordkommandos früherer Dienstjahre und Mitglieder der "Torpedobande", gewissermaßen um einen ausgebildeten Arbeitskörper, den der "Meister", wie Tirpitz im Marinejargon genannt wurde, im Kern schon als Chef beim Stabe des OK wie in einer "Seilschaft" mitgezogen hatte und die er nun ins RMA mit herüber nahm, obwohl er mit diesen Personalwünschen beim Marinekabinett auf Schwierigkeiten gestoßen war.²³⁸

236) Morgenthau Hans J., Der Frieden im nuklearen Zeitalter, in: Kindermann G.K. (Hrsg.) Grundelemente der Weltpolitik, S. 173/174

237) Tirpitz, op.cit., S. 81

238) Tirpitz, op.cit., S. 44

Unter seinen Mitarbeitern Ahlefeld, Ingenohl, G.A. Müller, Pohl, die alle später in hohen Stellungen zu finden waren, hob Tirpitz besonders **den Kapitän zur See Capelle** lobend hervor. Mit Eduard von Capelle, der vom März 1916 bis August 1918 selbst Staatssekretär des RMA wurde, trat Tirpitz ein Mann an die Seite, der für ihn "ein Etatsvirtuose" war, "unentbehrlich für die parlamentarische Arbeit." Der Admiral lobte besonders die "Ältere parlamentarische Erfahrung" seines Mitarbeiters, "seinen kritischen Verstand, seine "logische Schreibweise," die er als "günstigen Ausgleich" zu seiner eigenen Veranlagung sah, "die mehr der Intuition folgte." ²³⁹ Ohne Capelle, der besonders die "kniffligen" Finanzfragen beherrschte und ein gewiegener parlamentarischer Taktiker war, hätte Tirpitz wohl kaum seine großen Erfolge im Reichstag erreichen können. ²⁴⁰

Im Kreise dieser Mitarbeiter pflegte der "Meister" einen kollegialen Arbeitsstil, d.h. er arbeitete im Team, "perspektivisch die Dinge von allen Seiten betrachtend."

Er "wollte nicht alles selbst machen," stützte sich auf seine "zuverlässigen Helfer" und verließ sich im übrigen auf die ihm eigene "Witterung für das Notwendige." ²⁴¹

239) Tirpitz, op.cit., S. 81/82

240) Berghahn, op.cit., S. 111

241) Tirpitz, op.cit., S. 82

In St. Blasien wurde jedes Wort des Gesetzentwurfes "wohl zwölfmal umgeworfen" - so charakterisierte Tirpitz den dort gepflegten Arbeitsstil. Er pflegte die Materie zu "rollen" und hielt darauf, "jedem Mitarbeiter die größtmögliche Selbständigkeit zu geben." Der Staatssekretär hielt nichts für verkehrter, "als in Beratungen den Vorgesetzten herauszukehren." ²⁴²

4.1 .Nachdem neben der wesentlichen Entscheidung für den Schlachtflottenbau die für die Gesetzesform gefallen war, versicherte ihm im RMA zunächst der alte Mitarbeiterkreis von Hollmann, "daß man die Gesetzesform nicht durchbekommen würde." Genauso wenig optimistisch äußerte sich der nationalliberale Parteiführer Bennigsen, der meinte, "man solle es mit jährlichen Bewilligungen versuchen."²⁴³ Aber genau das wollte ja Tirpitz nicht. Er benötigte die Gesetzesform, "um die Stetigkeit des Flottenbaues nach verschiedenen Flanken zu schützen." Er wollte, daß der Reichstag "sich dadurch selber die Versuchung abschneiden sollte, alljährlich neu in technische Einzelheiten einzugreifen, wie früher, wo jedes Schiff zum Exerzitium von Debatten geworden war.." und verwies darauf, daß "mit Parteienkonstellationen... man keinen Flottenkörper

242) Tirpitz, op.cit., S. 84

243) Tirpitz, op.cit., S. 85

aufbauen konnte, der ein Menschenalter geduldigen, einheitlichen Wachstums verlangte." ²⁴⁴ Tirpitz war sich vollkommen darüber im Klaren, daß der Reichstag sich der gesetzlichen Form nur fügen würde, wenn "sie durch organisatorische Notwendigkeiten begründet war." Diese Notwendigkeit sah er im "organischen Flottenplan, der die von uns als taktische Einheit erprobte und von der ganzen Welt nachgeahmten Geschwaderformation enthielt, nicht einzelne Schiffe."

Ein solcher Flottenplan lag schon am 2. Juli in Form eines Gesetzesentwurfes des RMA vor, der aber während des Monat Juli von Konteradmiral Tirpitz mit Unterstützung des unentbehrlichen Korvettenkapitäns Capelle in Ems ganz neu durchgearbeitet wurde. Dieser neue Entwurf war am 4. August fertig ausgearbeitet, als Tirpitz zur Nachkur nach St. Blasien reiste. ²⁴⁵

Der Gesetzesentwurf war klar strukturiert, enthielt klare Angaben über den "Schiffsbestand" - 19 Linienschiffe, 8 Küstenpanzerschiffe, 9 Große Kreuzer, 26 Kleine Kreuzer, sowie eine Materialreserve von 2 Linienschiffen, 3 Großen Kreuzern und 4 Kleinen Kreuzern - bezeichnete die auf den Sollbestand anzurechnenden Schiffe und definierte die Fristen für die Ersatzbauten: Linienschiffe und Küstenpanzerschiffe 25 Jahre, Große Kreuzer 20 Jahre, Kleine Kreuzer 15 Jahre, und umfaßte

244) Tirpitz, op.cit., S. 102/103

245) Hallmann, op.cit., S. 260
Steinberg, op.cit., S. 134

ausführliche Regelungen über den Personalbestand der Flotte. Die Endstärke von 19 Linienschiffen sollte nicht wie im 1. Entwurf erst am 1. April 1910, sondern schon am 1. April 1905 erreicht werden, es war also nur noch ein Septennat vor-
gesehen.²⁴⁶

Diese klare Strukturierung fand sich auch im Kostenteil des Entwurfes. Hier schlugen sich die Bemühungen von Tirpitz nieder, "keine neuen Steuern oder Anleihen zu verlangen" und den "Geldbedarf freiwillig aufs knappste zu begrenzen."²⁴⁷ Die Gesamtkosten wurden auf 408 900 000 Mark begrenzt, d.h. auf eine jährliche Durchschnittsziffer von 58,4 Mill., was nur eine zusätzliche jährliche Steigerung von rd. 4 Mill. gegenüber den schon im Etat 1897/98 bewilligten Mitteln bedeutete.²⁴⁸

4.2. Während die durch Gesetzesform und Geschwadergrundsatz geprägte Systematik des Tirpitz'schen Vorgehens wesentlich für die Durchbringung des 1. Flottengesetzes im Reichstag werden sollte,²⁴⁹ war sein Vorgehen hinsichtlich der langfristigen Perspektiven des Flottenbaues keinesfalls so offen und deutlich. Die Begründung der Gesetzesvorlage enthielt nämlich keinerlei Hinweise auf die weitergehenden Planungen.

246) Hallmann, op.cit., S. 260/327
Steinberg, op.cit., S. 134

247) Tirpitz, op.cit., S. 99

248) Hallmann, op.cit., S. 331
Berghahn, op.cit., S. 123

249) Berghahn, op.cit., S. 113

Diese Begründung ging sehr bescheiden von den Versäumnissen der Vergangenheit aus, stellte das geplante Flottengesetz in die Kontinuität der Flottenplanung seit 1873 und forderte nur eine kleine "Ausfallflotte", "wo-rüber hinauszugehen damals noch kein Grund vorlag, da die technischen Vorbereitungen für Schiffsbau im größeren Stil überhaupt erst noch zu treffen waren." 250

Im Übrigen stellte die Begründung ausgerechnet den zu den Aspirationen von Tirpitz in Widerspruch stehenden Gedanken der Küstenverteidigung heraus, aber auch nur aus taktischen Gründen, um "des geschichtlichen Zusammenhangs willen" und **sehr direkt**, wie vieles in seinen Erinnerungen - "damit uns nicht Angriffsabsichten untergeschoben würden." 251

Daß diese Angaben über die Intentionen des Flottengesetzes nicht gerade sehr offen waren, bedarf keiner näheren Erläuterung mehr. Das ganze "sprungweise Vorgehen" war eben ausschließlich dazu gedacht - so der "Meister" in seiner **Direkt**-heit - "den Reichstag möglichst zu schonen," indem eben nicht offen und deutlich ausgesprochen wurde, "daß das 1. Flottengesetz nicht die endgültige Flotte schuf, daß das "ganze Unternehmen nur eine grundsätzliche Demonstration" war, die zeigen sollte, ob der Reichstag bereit war, den "Sprung über

250) Tirpitz, op.cit., S. 99

Berghahn, op.cit., S. 114/115

Hallmann Hans, Krügerdepesche u. Flottenfrage, S. 89-94

251 Tirpitz, op.cit., S. 99

Hallmann, Krügerdepesche.. , op.cit., S. 94

den Stock" zu machen. ²⁵²

Für Tirpitz war klar - den Reichstag ließ er wohlweislich darüber im unklaren - daß die Zeit kommen würde, "wo wir uns zu entschließen hatten, ob der politische Schritt zur wirklichen Seemacht gewagt werden sollte." An der Entschlossenheit, diesen zweiten Schritt "unter Wahrnehmung der innen- und außenpolitischen Lage" zu wagen, ließ er keinen Zweifel. ²⁵³

Insgesamt machte der Wortlaut der "Allgemeinen Begründung" von der St. Blasier Fassung bis zum Bundesratstext eine Reihe von Abänderungen durch, so daß der endgültige Text gemäß dem Rat Bismarcks, mit dem Tirpitz im Juni 1897 Kontakt aufgenommen hatte, keine "weiteren Perspektiven" eröffnete und in glatter, unverbindlicher Form alle auf England zielenden Passagen, sowie Aussagen, die ausdrücklich auf eine "Beeinträchtigung der Rechte des Reichstages" hinweisen konnten, vermied. ²⁵⁴

Wenn auch später gerade am letzten Punkt gezeigt wird, daß man nicht alle Handlungen und Erfolge von Tirpitz mit der Vorstellung des "Verschleierungspolitikers" begreifen kann, so steht doch fest, daß die Begründung zum 1. Flottengesetz in keiner Weise den weiterreichenden Zielen des Staatssekretärs entsprach und daß er hier ganz nach der Maxime handelte,

252) Tirpitz, op.cit., S. 101

253) Tirpitz, op.cit., S. 101

254) Berghahn, op.cit., S. 115

Hallmann, op.cit., S. 303

Hallmann, Krügerdepesche., op.cit., S. 90

daß man zur Erreichung eines großen Zieles "nicht immer in der Lage ist, seine letzten Gedanken zu enthüllen." ²⁵⁵

- 5.) Während Tirpitz gegenüber dem Reichstag hinsichtlich der Begründung nicht offen war, seinen Offizieren gegenüber aber langfristigen Planungen des Gesetzes durchblicken ließ, stieß er innerhalb der Regierung auf nicht unerhebliche Widerstände.

5.1. Während der Admiral den Widerspruch des Staatssekretärs des Reichsschatzamtes von Thielmann mit der Bemerkung zur Seite schob, Thielmann habe sich allein auf die Kenntnisnahme der finanziellen Gesichtspunkte und auf deren Vertretung vor dem Reichstag zu beschränken, da der Kaiser den Befehl zur Vorlage erteilt und der Reichskanzler nicht widersprochen habe, mußte er den Widerspruch des preußischen Finanzministers Johannes von Miquel ernster nehmen. ²⁵⁶

Mit diesem hatte Tirpitz zwar schon Anfang Juni 1897 eine Unterredung über die Flottenvorlage gehabt und von Miquel auch "einige allgemeine Zusicherung auf Unterstützung" erhalten. ²⁵⁷ Trotzdem mußte der Staatssekretär aus Meldungen seiner Mitarbeiter entnehmen, daß der Vizepräsident des preußischen Staatsministeriums tatsächlich eine ablehnende Haltung gegenüber der Flottenvorlage einnahm und andere Plä-

255) Tirpitz, op.cit., S. 110

256) Steinberg, op.cit., S. 139/140

257) Tirpitz, op.cit., S. 86

Herzfeld Hans, Johannes von Miquel, Bd. II, S. 546

ne verfolgte.²⁵⁸

Dennoch kam für Tirpitz ein von Miquel in der "Norddeutschen Allgemeinen Zeitung" inspirierter Artikel "sehr unerwartet".²⁵⁹ In diesem wurde ausgeführt, das an sich zu erstrebende Ideal eines Septennats wäre vorläufig kaum zu erreichen, "weil der Reichstag, und zwar mit Recht, geltend machen würde, daß die aufgestellten Flottenpläne bisher niemals innegehalten worden sind."²⁶⁰

Zwar sei trotzdem eine fortschreitende Flottenentwicklung im Interesse der Marine und der Industrie notwendig, diese müsse aber sichergestellt werden, "ohne die parlamentarischen Rechte des Reichstages zu beschränken."²⁶¹

Der gegen die weltpolitische Begeisterung zurückhaltende Miquel hatte schon seit 1890 finanzpolitische Bedenken gegen die Marinepläne Wilhelms II.²⁶² 1897 stand im Zentrum seiner Besorgnis die Furcht, daß durch die beabsichtigte Bindung des Reichstages in Geldfragen heftige parlamentarische Auseinandersetzungen entstehen würden, die die von ihm in der "Solinger Rede" vom 15.7.1897 initiierte "Sammlungspolitik" gefährden könnte.²⁶³ Von Wiesbaden aus hatte Miquel durch den

258) Hallmann, op.cit., S. 267/281

259) Tirpitz, op.cit., S. 86

260) Hallmann, op.cit., S. 281

261) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 78
Tirpitz, op.cit., S. 86

262) Herzfeld Hans, Miquel, op.cit., S. 546

263) Böhm Ekkehard, Überseehandel u. Flottenbau, S. 198

als Vermittler fungierenden Korvettenkapitän von Capelle an Tirpitz mitteilen lassen, daß er, der Reichskanzler, Graf Posadowsky und Graf Phillip Eulenburg übereinstimmend der Ansicht seien, daß das Gesetz zum jetzigen Zeitpunkt nicht durchzubringen sei. Miquel hielt die Kreditforderung von 4-500 Millionen angesichts des wahrscheinlichen Zentrumswiderstandes und der schwierigen innenpolitischen Lage wegen des preußischen Vereinsgesetzes für unrealistisch. Unter diesen Umständen hielt er es allenfalls für möglich, 10 % des Wertes der gegenwärtig vorhandenen Flotte als dauernde Ersatzbaurate in den ordentlichen Etat einzusetzen. Insgesamt restümierte Capelle die pessimistische Ansicht Miquels: "Schon die Einbringung eines Gesetzentwurfes hält er für einen politischen Fehler (ebenso wie das Vereinsgesetz, auf das er exemplifizierte); die Bewilligung hält er für ausgeschlossen, die Konsequenzen der Ablehnung für höchst gefährlich."²⁶⁴

Für den selbstbewußten Tirpitz war diese Einmischung in die parlamentarisch-taktische Behandlung der Vorlage "ohne Zweifel unzulässig und für das Gesetz gefährlich."²⁶⁵ Er vermied zwar einen offenen Konflikt, setzte aber der Opposition Miquels eine energische Haltung entgegen.²⁶⁶

264) Hallmann, op.cit., S. 268/269

Herzfeld, Miquel, op.cit., S. 547

265) Tirpitz, op.cit., S. 87

266) Hallmann, op.cit., S. 274

Trotzdem hielt die offiziöse "Norddeutsche Allgemeine Zeitung" in Miquels Auftrag die Marinefrage weiter in Fluß. Nach einer Unterredung von Tirpitz mit dem Kaiser am 19. August, in der der Monarch allen Vorschlägen von Tirpitz zustimmte,²⁶⁷ sprach sich Wilhelm in scharfem Ton über den "aalglatten Miquel" aus und bezeichnete ihn "zu seinem größten Kummer" als "den größten Angstmeier," als einen "von Charakter an ein Rohr erinnernden Herr," der sich so weit hinreißen ließ, "daß er gestern in "Norddeutsche" und "Post" einen gegen die... Vorlagen Tirpitz' inspirierten Artikel losgeschossen hat."²⁶⁸

Als Miquel feststellen mußte, daß der Kaiser ganz auf der Seite von Tirpitz stand und auch Hohenlohe nun für die Vorlage eintrat, gab Miquel nach, da er es auf keinen Fall riskieren wollte, zum Kaiser in offene Opposition zu treten.²⁶⁹ In der Sitzung des Ministerrates vom 8. Oktober 1897 billigte er mit Posadowsky den Gedanken der gesetzlichen Bindung, Tirpitz konnte deswegen ruhig an den Staatssekretär Bülow schreiben, daß "die Schwierigkeiten, welche sich innerhalb der Regierung der Einbringung der Gesetzesvorlage betreffend die Flotte entgegenzustellen

267) Berghahn, op.cit., S. 125

268) Hallmann, op.cit., S. 285

269) Tirpitz, op.cit., S. 87

Herzfeld, Miquel, op.cit., S. 549

Hallmann, op.cit., S. 286/287

Thalheimer, op.cit., S. 51

schienen, wohl jetzt beseitigt sind." ²⁷⁰

- 6.) Schon am 19. und 21. August hatte Tirpitz mit dem Mann längere Besprechungen, der als künftiger Reichskanzler für den Flottenbau von maßgeblicher Bedeutung werden sollte, mit Bernhard von Bülow. Als der vormalige deutsche Botschafter in Rom am 26. Juni 1897 vom Kaiser zum kommissarischen Staatssekretär des Auswärtigen Amtes ernannt worden war, fand der bis dahin in den Kategorien der traditionellen Kontinentalpolitik befangene Bülow ²⁷¹ den Entschluß zum deutschen Schlachtflottenbau als feststehende Tatsache vor; seine Berufung stellte ihn vor das Problem, "zu unserem Schutz und für unsere Sicherheit eine Flotte zu bauen, ohne durch den Bau dieser Flotte in Krieg mit England zu geraten." ²⁷²

Diese Aussage von Bülow umriß im Grunde das ganze Dilemma einer Außenpolitik, die im Dienste eines Rüstungsprogrammes sich ständig mit einem Problem konfrontiert sah, das der Quadratur des Kreises glich: Flottenbau mit antienglischer Stoßrichtung und gleichzeitig Aufrechterhaltung von störungsfreien Beziehungen, Politik in Umkehrung des Satzes, daß das Militär Instrument der politischen Führung zu sein hat, Verlagerung des politischen Entscheidungsprozesses von den politischen Instanzen auf die militärischen.

270) Hallmann, op.cit., S. 287.

Herzfeld, Miquel, op.cit., S. 549

Winzen Peter, Bülow's Weltmachtkonzept, S. 83

271) Winzen, op.cit., S. 62

272) Bülow Bernhard von, Denkwürdigkeiten, Bd. 1, S. 16

Winzen, op.cit., S. 64

Kennedy, op.cit., S. 50

6.1. Über den Verlauf der Besprechungen, die Tirpitz am 19.

und 21. August 1897 mit Bülow führte, ist nichts Sicheres bekannt. Doch dürfte Tirpitz darauf gedrungen haben, alle englandfeindliche Politik in der "Gefahrenzone", d.h. in der kritischen Zeit bis zur Fertigstellung der Schlachtflotte, ruhen zu lassen.²⁷³ Die Argumentationskette des Admirals wird sich wohl auf der Linie gehalten haben, die er in Zusammenhang mit der "Krüger-Depesche" formulierte. Er hielt diese und alle späteren Herausforderungen Englands "für bedauerlich und gefährlich" für Gefährdungen der deutschen Seemachtsbildung, die er als "ohnehin schwierigen, weil verspätet unternommenen Versuch.." bezeichnete. Auch nach Beendigung des Weltkrieges glaubte er, daß dieser Versuch zur Seemachtsbildung gelungen wäre, wenn er von einer "Politik der größeren Vorsicht" flankiert worden wäre.²⁷⁴

Hier zeigt sich eine wesentliche Schwäche des Tirpitz'schen Denkansatzes, nämlich eigene "an sich" stringente Zielvorstellungen auf die Entscheidungsträger der Gegenseite zu übertragen unter der Annahme, daß die Handlungen des anderen Akteurs zwangsläufig ebenfalls von der eigenen Konsequenz geprägt werden. Er stellte dabei nicht genügend in Rechnung, daß der außenpolitische Entscheidungsprozeß ganz wesentlich von der "Perzeption" des anderen Akteurs im Aktionssystem

273) Hallmann, op.cit., S. 291

Winzen, op.cit., S. 79

274) Tirpitz, op.cit., S. 57

abhängt, d.h. davon, wie die englischen Entscheidungsträger die außenpolitische Konstellation sahen.

Diese Sichtweise ist aber nicht nur ein Ergebnis objektiver und rational ablaufender eigener Denkprozesse, deren Strukturen notwendigerweise auf der Gegenseite in der gleichen Weise wahrgenommen werden, sondern sie wird eben auch geleitet von dem vielfältigen Geflecht eines äußeren und inneren Bezugsrahmens, dessen Koordinaten im Endergebnis stark von emotionalen Momenten wie Bedrohung und Prestige bestimmt werden können, also Elemente, die in das stark von rationalen Bestandteilen geprägte Konzept von Tirpitz nicht hineinpaßten.²⁷⁵

6.2. Bülow selber versucht in seinen Denkwürdigkeiten den Eindruck zu vermitteln, als ob er von Anfang an in der Lage gewesen wäre, sich besser in die außenpolitische Vorstellungswelt der englischen Politiker zu versetzen, daß er schon 1897 die Entwicklung des deutsch-englischen Verhältnisses unter dem Druck des Schlachtflottenbaues wesentlich pessimistischer als Tirpitz beurteilt habe. Er stellt dar, daß für ihn schon bei den Besprechungen 1897 in Wilhelmshöhe der "Knotenpunkt der ganzen Frage" aufgegangen sei, nämlich der Zweifel, "ob England uns die Möglichkeit und Zeit lassen würde, die weitausschauenden und weitreichenden Pläne des Admiral Tirpitz durchzuführen."²⁷⁶

275) Snyder C./Druck H.W., Entscheidungsanalyse und internationale Beziehungen, in: Haftendorn H. (Hrsg.), Theorie der Internationalen Politik, S. 227

276) Bülow, op.cit., S. 115

Er erweckt weiter den Eindruck, als ob er in Wilhelmshöhe gesagt habe, "es hätte die politische Lage sehr erleichtert, wenn bei unseren Neubauten die großen Schiffe nicht zu sehr in den Vordergrund geschoben und der Akzent mehr auf die Kreuzer, auch auf Torpedos und Küstenbefestigungen gelegt würde."²⁷⁷ Eine solche Aussage ist aber bei einem Mann ziemlich schwer vorstellbar, der sich immer ängstlich hütete, dem Fachmann in die Parade zu fahren.

Viel wahrscheinlicher ist es, daß dem "ehrgeizigen und gern in historischen Dimensionen denkenden Bülow,"²⁷⁸ der viel zu sehr von den "großen und weiten Horizonten" des Tirpitz'schen Flottenbaues eingenommen war,²⁷⁹ Zweifel an einem Weg zwischen "dieser Szylla und jener Charybdis"²⁸⁰ nicht in der wichtigen Unterredung mit Tirpitz im August 1897 kamen, sondern erst viel später unter dem Eindruck der wachsenden Entfremdung zwischen Deutschland und England in den Jahren nach der ersten Marokkokrise. Erst im August/September 1908 muß es Bülow unter dem Eindruck der besorgten Berichterstattung des deutschen Botschafters in London, Graf Metternich,²⁸¹ gedämmert haben, "daß alle Be-

277) Bülow, op.cit., S. 116

278) Winzen, op.cit., S. 81

279) Winzen, op.cit., S. 79/80

280) Bülow, op.cit., S. 116

281) GP Bd. 28, Nr. 10 226 - 10 259

Tirpitz, Der Aufbau..., op.cit., S. 96-92

strebungen zur Herbeiführung besserer Beziehungen mit England fruchtlos bleiben müßten, solange wir mit unserer Flottenpolitik fortfahren." Seine Bedenken müssen sehr stark gewesen sein, denn Bülow ermannte sich sogar, einen Privatbrief von Metternich dem Kaiser vorzulegen, obwohl er damit rechnen mußte, daß ein solches Schreiben angesichts der kaiserlichen Ungnade gegenüber Metternich, zu einem Wutausbruch des Monarchen führen konnte, was denn auch prompt geschah.²⁸² An Holstein schrieb Bülow in geradezu panischer Stimmung, daß "wir nicht gleichzeitig das größte Heer und die größte Flotte haben könnten."²⁸³ Erst jetzt schien ihm die Lage durch den Flottenbau "als eine ernste", deren Wurzel "viel tiefer gehe" als nur "auf berufsmäßige Hetzerei."²⁸⁴ Erst 1908 schien Bülow sich mit Schrecken darüber klar geworden zu sein, "daß maßlose Schiffsbauten zum Krach mit England führen müßten,"²⁸⁵ erst in diesem Jahr kam es zur ersten massiven Kritik am Konzept des Tirpitz'schen Flottenbaus.²⁸⁶ Eventuelle Bedenken, die er 1897 hatte, sind in der Besprechung wohl nicht in "ernsthafte Differenzen" zwischen den beiden Staatssekretären ausgeartet, wie Winzen festzustellen glaubt.²⁸⁷

282) Holsteinpapiere, Bd. 4, Nr. 1116, S. 494

283) Holsteinpapiere, Bd. 4, Nr. 1117, S. 495

284) Holsteinpapiere, Bd. 4, Nr. 1120, S. 497/498

285) Holsteinpapiere, Bd. 4, Nr. 1123, S. 502

286) Tirpitz, Aufbau..., op.cit., S. 100-102

Im Hinblick auf die geschilderte spätere Entwicklung von Büllows Verhalten erwecken die Sätze aus seinen Denkwürdigkeiten, die sinngemäß deckungsgleich mit seinen viel späteren Aussagen von 1908 sind, eher den Eindruck einer nachträglichen Rechtfertigung, erscheinen als Versuch, die Bedenken von 1908 auf die Situation von 1897 zu übertragen, ein Aspekt, dem Winzen zu wenig Beachtung schenkt. ²⁸⁷

- 7.) Der Kaiser und Tirpitz konnten von dem Resultat ihrer Bemühungen zur Herstellung eines gemeinsamen Konsensus im Regierungsbereich sehr zufrieden sein. ²⁸⁸

Nachdem sich Tirpitz bei einem Besuch des "alten, bösen Mannes" Bismarck mit nicht gerade durchschlagendem Erfolg in der zweiten Augushälfte um die Unterstützung des Altreichskanzlers bemüht hatte, ²⁸⁹ dehnte er seine "Seelenmassage" in Fragen Flottenbau auf "alle Bundesfürsten bis zu den Großherzögen einschließlich" aus, indem er ihnen in seiner psychologisch geschickten Manier durch Vorträge "das Gefühl der Mitentscheidung zu vermitteln suchte." Konsequenterweise wie es seine Art war, vergaß er auch nicht, die bundesstaatlichen Minister zu beeinflussen, "deren Kennenlernen sich als gutes Werbemittel erwies, zumal diese Sitte des Herumreisens damals nicht in Übung war," wie Tirpitz nicht ohne Ent-

287) Winzen, op.cit., S. 74/79

288) Winzen, op.cit., S. 81

289) Winzen, op.cit., S. 81/82

Tirpitz, op.cit., S. 88-94
Vierhaus R.(Hrsg.), Am Hof der Hohenzollern, Aus dem Tagebuch der Baronin Spitzemberg 1865-1914, S. 181/182

deckerstolz mitteilte.²⁹⁰

Vor allem die süddeutschen Staaten standen im Mittelpunkt der Rundreisen. Während die Erschließung des südwestdeutschen Raumes besonders dem persönlichen Einsatz des Großherzogs Friedrich von Baden zu verdanken war, konnte die anfangs für eine Marinevorlage ungünstige Stimmung in Bayern nur durch die von Tirpitz besonders intensivierten Verbindungen zum bayerischen Ministerpräsidenten Hertling und durch die besonders geschickt auf die bayerischen Komponenten abgestellte Flottenpropaganda überwunden werden.²⁹¹

Für Tirpitz war es auch von großer Bedeutung, die Hansestädte zu gewinnen, da ja diese letztlich die Vertreter der von ihm soviel erwähnten "Seeinteressen" waren.²⁹² Daher erschien es ihm "natürlich" die Hansestädte aufzusuchen, wobei in der Folge die Flottenvorlage in Hamburg auf breite Zustimmung stieß, in Bremen und Lübeck allerdings auf Zurückhaltung.²⁹³

Wichtig waren diese Besuche bei den nichtpreußischen Bundesstaaten vor allem wegen der komplizierten Finanzverfassung des Reiches, denn die Verfassung schrieb nach Artikel 70 vor, daß ein Einnahmedefizit des Reichshaushaltes durch Beiträge der einzelnen Bundesstaaten ausgeglichen werden mußte.²⁹⁴

290) Tirpitz, op.cit., S.95

291) Deist Wilhelm, Flottenpolitik und Flottenpropaganda, S. 122-125

292) Böhm, op.cit., S. 91

293) Böhm, op.cit., S. 94/99

294) Huber E.R., op.cit., Bd. 3, S. 950/951

Tirpitz ging es deswegen vor allem darum, Befürchtungen zu zerstreuen, die Flottenrüstung würde finanziell langfristig zu Lasten der Bundesstaaten gehen.²⁹⁵

- 8.) Gerade die Hanseaten, die noch bis 1897 nicht gerade positiv gegenüber dem Flottenbau eingestellt waren, wurden durch die Hamburger Handelskammer wichtiger Bestandteil einer Flottenpropaganda, deren große Leistung es war, den Flottenausbau aus der Begrenzung einer rein technischen Angelegenheit in einen Gesamtzusammenhang "mit der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung seit 1871" zu bringen.²⁹⁶

Erst dadurch gewann der Flottenbau den "Resonanzboden" der ihm bis 1897 fehlte, obwohl Flottenpropaganda schon ab Januar 1894 betrieben worden war, allerdings ohne Koordination und klares Konzept, mit entsprechend geringen Erfolgen.²⁹⁷

Tirpitz schuf durch die Flottenpropaganda nicht nur eine Zusammenfassung der Interessen auf den Schlachtflottenbau, sondern auch ein wirksames Druckmittel auf den Reichstag.

Mobilisiert wurde die Öffentlichkeit durch "Multiplikatoren" wie die Professorenschaft und den Flottenverein, die die gros-

295) Berghahn, op.cit., S. 126/127

296) Kehr Eckhart, Soziale u. finanzielle Grundlagen der Tirpitzschen Flottenpropaganda, in: Wehler H.U. (Hrsg.), Moderne deutsche Sozialgeschichte, S. 391/392/394

297) Kehr, op.cit., S. 390/391

Meyer Jürg, Die Propaganda der deutschen Flottenbewegung 1897-1900, S. 26/27

se Masse entscheidend beeinflussen, allerdings zeitweise so unkontrolliert, daß die Agitation der Kontrolle des RMA zu entgleiten drohte, wie die Auseinandersetzung mit dem Flottenverein in Zusammenhang mit der Novelle von 1906 zeigt, deren Behandlung allerdings nicht mehr zu unserem Thema gehört.²⁹⁸

8.1. Unmittelbar nach seinem Amtsantritt richtete Tirpitz in der Zentralabteilung des RMA eine "Abteilung für Nachrichtenwesen und allgemeine Parlamentsangelegenheiten" ein, kurz Nachrichtenbüro" oder "N" genannt, zu deren Abteilungsvorstand er den "feurigen" Korvettenkapitän von Heeringen ernannte, der für Tirpitz unentbehrlich war "für die Aufrüttelung des Volkes" und die "geistige Mobilmachung der Massen."²⁹⁹ Heeringen war der "geborene Propagandachef" und war bis 1907 die beherrschende Persönlichkeit im RMA, neben Tirpitz.³⁰⁰

Kernpunkte des Propagandaprogrammes von Heeringen und Tirpitz waren "Zentralisierung der Organisation in der Marine, die Rückendeckung durch die politische Repräsentanz der Exekutive, Indienstnahme des Regierungsapparates für die Marinepropaganda, schließlich die Aktivierung und Disziplinierung des Seeoffizierkorps in dieser Hinsicht und die Bestimmung von beson-

298) Tirpitz, Aufbau..., op.cit., S. 19/20-22/35

299) Tirpitz, op.cit., S. 82
Deist, op.cit., S. 70

300) Meyer, op.cit., S. 29

ders geeigneten Multiplikatoren." ³⁰¹

Das Nachrichtenbüro hatte die Aufgabe, die Ausarbeitung des ersten Flottengesetzes innerhalb des Ministeriums und der Gesamtregierung zu koordinieren, sowie die günstige Aufnahme des Flottenbaues in der Öffentlichkeit durch zweckmäßige Erläuterung und Propagierung der Flottenpolitik sicherzustellen und letztlich flankierend die Durchbringung des Flottengesetzes im Reichstag zu erreichen.

- 8.2. Zielgruppe der vom Nachrichtenbüro gesteuerten Flottenpropaganda war in erster Linie das Besitz- und Bildungsbürgertum, das als "Multiplikator" sowohl gegenüber der breiten Öffentlichkeit als auch gegenüber den parteipolitischen Gruppierungen des Reichstages den größten Verbreitungseffekt versprach. ³⁰² Günstiger Resonanzboden waren schon seit 1895 Organisationen des nationalbewußten, gebildeten Bürgertums, wie der Alldeutsche Verband und die am Überseehandel interessierten Gruppen wie die Deutsche Kolonialgesellschaft. ³⁰³

- 8.2.1. Der Alldeutsche Verband hatte z.B. schon 1896 in einem "Flottenwerbeschatz" finanzielle Mittel in Höhe von 15000,- Mark zur Verfügung gestellt. ³⁰⁴ Seit 1896 forderten Hugenberg und J. Wislicenus, den Verband stärker in die Flottenpropaganda mit einbeziehen. ³⁰⁵ Bei ei-

301) Deist, op.cit., S. 68

302) Deist, op.cit., S. 326

303) Deist, op.cit., S. 100/101

304) Schilling, op.cit., Anmerkung 73, II.Abschnitt C.

305) Fricke Dieter(Hrsg.), Die bürgerlichen Parteien in Deutschland, Bd. 1, S. 9/10

nem Teil der Vorstandsmitglieder zeigte sich allerdings anfangs Zurückhaltung, so daß sich erst nach ausführlicher Diskussion die entschiedeneren Vertretern einer verstärkten Flottenagitation, wie Baron von der Goltz und Hugenberg, in dem Sinne durchsetzten, daß der Alldeutsche Verband auch in Zukunft die Führung in der Bewegung für die Vermehrung der deutschen Kriegsflotte behalten solle." ³⁰⁶ Nach dem Amtsantritt von Tirpitz kam es dann zu einer engen Zusammenarbeit mit dem RMA, wobei der Hauptgeschäftsführer des Alldeutschen Verbandes Dr. Adolf Lehr zu einem besonderen Vertrauensmann des RMA wurde, "der sich fast täglich mit den leitenden Persönlichkeiten der Propagandastelle traf." ³⁰⁷ Ebenfalls in einem sehr frühen Stadium der Flottenpropaganda schaltete sich die Deutsche Kolonialgesellschaft in die Propaganda mit ein, wohl auf besondere Anregung des Chefs des Marinekabinetts von Senden, der ja schon 1896 gefordert hatte "im ganzen Land dafür Stimmung zu machen." ³⁰⁸ Schon 1893 richtete die Kolonialgesellschaft eine Eingabe an den Reichstag, die Mittel für die notwendige Flotten-

306) Schilling, op.cit., S. 77
Reinhardt, op.cit., S. 157/158

307) Schilling, op.cit., S. 77
Meyer, op.cit., S. 170

308) Schilling, op.cit., S. 75/179

rüstung zu bewilligen, benutzte die ab 1895 entstehenden außenpolitischen Friktionen, um eine Flottenverstärkung zu fordern, richtete im März 1897 ein Flottenwerbungs-komitee mit einem Fond ein. Nach der Annahme des 1. Flottengesetzes wurden diese Einrichtungen zwar wieder aufgelöst, die Gesellschaft agierte aber mit verstärktem Aufwand (1897/98: 27 Vorträge, Winter 98/99: 258 Vorträge, 1895-1900: 1/4 Mill. Broschüren, 7 Mill. Flugblätter und Sonderbeilage der "Deutschen Kolonialzeitung"). 1898 wurde unter dem Protektorat der Kolonialgesellschaft, in enger Zusammenarbeit mit dem RMA und dem Auswärtigen Amt, der Hauptverband Deutscher Flottenvereine im Ausland gegründet, dessen Aufgabe war, neben der Propagierung des Auslandskreuzerbaues zum Schutz der Kolonien, vor allem die politisch - ideologische Arbeit unter den Auslandsdeutschen zu betreiben.³⁰⁹ Im Anschluß an die Gründungsver-sammlung wurden die Kommandanten der Kaiserlichen Marine angewiesen, bei ihren Auslandsfahrten den Hauptverband kräftig zu unterstützen, Bülow wies die Auslandsvertretungen an, die Ziele des Verbandes zu unterstützen.³¹⁰

8.2.2. Für die Massenwirkung durchschlagender war aber die Tatsache, daß es dem Nachrichtenbüro gelang, die Professorenschaft zu gewinnen, trotz hier und da auftauchender Bedenken einzelner Professoren, die um die Freiheit der Wissenschaft fürchteten.³¹¹

309) Kehr, op.cit., S. 97-100
Schilling, op.cit., S. 180/18
Marienfeld, op.cit., S. 87-93

310) Fricke, op.cit., S. 444/445

311) Meyer, op.cit., S. 153

Die Professoren waren ja neben dem Offizierkorps die Berufsgruppe mit dem höchsten sozialen Prestige in der wilhelminischen Gesellschaft und waren im Übrigen in den führenden Organen des Alldeutschen Vereins zahlreich vertreten.³¹²

Diese Zusammenarbeit mit den Vertretern der Wissenschaften - auf deren Ansichten in Zusammenhang mit der Flottenpropaganda ich schon einging (s.S. 15-17) - hatte bis zur Verabschiedung des 2. Flottengesetzes zur Vervollständigung und Verbreitung der Flottenpropaganda noch größere Bedeutung als die etwa schon mitgliedermäßig begrenzten Aktivitäten des Alldeutschen Verbandes und der Deutschen Kolonialgesellschaft (13000 bzw. 20000 Mitglieder).³¹³

Heeringen bereiste die deutschen Universitäten und gewann durch private und persönliche Aussprache die Professoren.³¹⁴ Dadurch erhielt die Flottenpropaganda "akademische Weihen", die "Seeinteressenforschung" Anerkennung als Wissenschaft. Besonders unterstützt wurde Tirpitz durch den Berliner Dozenten der Staatswissenschaft, Ernst von Halle, der Leiter der wissenschaftlichen Abteilung des Nachrichtenbüros war. Überhaupt muß der Einsatz der Gelehrten der nationalökono-

312) Marienfeld, op.cit., S. 92

313) Deist, op.cit., S. 102-105
Schilling, op.cit., S. 181
Meyer, op.cit., S. 164

314) Meyer, op.cit., S. 29

nischen Richtung wie Gustav Schmoller hervorgehoben werden, Dozenten anderer Richtung waren weniger in Erscheinung. Unter den Historikern muß besonders Dietrich Schäfer genannt werden.³¹⁵

8.2.3. Die theoretische Rechtfertigung des Schlachtflottenbaues fand ihren Niederschlag nicht nur in der Mitarbeit vieler deutscher Universitätsprofessoren. Durch den engen Zusammenhang von Flottenbau und wirtschaftlicher Entwicklung war es gegeben, daß auch die am Weltmarkt interessierten Kreise der Deutschen Wirtschaft in die Flottenpropaganda einbezogen wurden. Erwähnt seien die Kaiserhofversammlung unter Beteiligung von über 1000 Vertretern aus Handel und Industrie am 14. Januar 1898, die mit einer Rede des Hamburger Reeders Adolf Woermann und der Verabschiedung einer Resolution zu einer der wirksamsten Aktionen der Flottenpropaganda des Jahres 1898 wurde, sowie Denkschriften und statistische Arbeiten über die "wirtschaftlichen Notwendigkeiten der Marine", die unter maßgeblicher Beteiligung von Wirtschaftskreisen zustande kamen.³¹⁶

Die Flottenpropaganda reichte durch Vorträge, Schulreisen und Lehrmaterial sogar bis in die Schülerschaft der Gymnasien und Volksschulen hinein.³¹⁷

315) Meyer, op.cit., S. 154/155
Reinhardt, op.cit., S. 83

316) Deist, op.cit., S. 110-115
Meyer, op.cit., S. 49

317) Meyer, op.cit., S. 152

Die Flottenbewegung versuchte auch die Arbeiterschaft mit einzubeziehen, indem sie dem Arbeiter klarzumachen versuchte, daß handelspolitische Machtentfaltung im Ausland und sozialer Fortschritt im Inneren unlösbar zusammenhängen.³¹⁸ Ein erster wichtiger Versuch in dieser Richtung wurde durch Vorträge von „Flottenprofessoren“ gemacht, die in sozialdemokratischen Parteiveranstaltungen als "Duellpartner" von Singer und Bebel auftraten, ein zweifellos einmaliges Schauspiel. Zwar wurden nur flottenfeindliche Resolutionen angenommen, die Flottenbefürworter meinten aber, den "Eisernen Vorhang" gegenüber der Arbeiterschaft durchbrochen zu haben - auf lange Sicht waren aber diese Veranstaltungen kein Durchbruch, sie blieben Episode, die Flottenbewegung blieb im Kampf um die Arbeiter im Endergebnis zu Erfolglosigkeit verurteilt.³¹⁹

Der größte Erfolg der Flottenpropaganda lag doch letztlich in der Aktivierung des gebildeten Bürgertums, insbesondere der Professoren, deren breite Wirksamkeit nicht zuletzt durch die Tatsache erklärt werden kann, daß die Hochschullehrer so etwas "wie das öffentliche Gewissen des Volkes in Absicht auf Gut und Böse in der Politik" waren.³²⁰

Heeringen selbst betonte im September 1900, daß Ausgangspunkt der Propaganda für das 1. und 2. Flottengesetz die Interessen-

318) Meyer, op.cit., S. 37

319) Meyer, op.cit., S. 85
Deist, op.cit., S. 109

320) Deist, op.cit., S. 102/109

nahme wissenschaftlicher gebildeter Männer war und bezeichnete befriedigt als Folgen dieser umfassenden Inanspruchnahme der deutschen Professorenschaft, "daß das deutsche Volk ... in seinen gebildeten Kreisen fast ganz von der Notwendigkeit einer allen Eventualitäten gewachsenen Flotte" überzeugt sei.³²¹

Neben die Öffnung der Universitäten für maritime Fragestellungen, die besonders die Bedeutung des Flottenbaues herausstellten, traten als Teilelemente einer langfristig und systematisch angelegten Flottenpropaganda die Begründung der Schiffsbautechnischen Gesellschaft, die Einrichtung zweier Lehrstühle für Seewirtschaft in Berlin und Kiel, sowie eines Institutes für Meereskunde an der Universität Berlin (Leitung durch den Geographen Ferd.von Richthofen) mit dem ausdrücklichen Auftrag, besonders das Interesse für das Seewesen und den Flottengedanken zu motivieren.³²²

8.2.4. Zu einem Zentralorgan der "Seeinteressenforschung" wurde der "Nauticus", das "Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen" das vor allem für Redaktionen, Parlamentarier und Politiker gedacht war und "unbedingt zuverlässiges Material" bringen sollte unter möglichster Herausstellung des nichtamtlichen Charakters.³²³

321) Deist, op.cit., S. 104

322) Deist, op.cit., S. 105
Meyer, op.cit., S. 153

323) Deist, op.cit., S. 105/106

Ein weiteres publizistisches Instrument zur Aufklärung der Öffentlichkeit war die "Marine-Rundschau". Sie erschien ursprünglich als Beiheft zum Marine-Verordnungsblatt und war im Kern Fachblatt für Seeoffiziere, Ingenieure, Ärzte und Beamte der Marine. Ab 1. April 1895 erschien sie mit Einwilligung des Staatssekretärs des RMA als selbständige Monatszeitschrift mit erweitertem Themenbereich "als ein Hilfsmittel... das Verständnis des deutschen Volkes für die Wehrkraft des Reiches zur See heben."³²⁴

Die Steigerung des Absatzes der "Marine-Rundschau" setzte Tirpitz auch auf "Rechnung der von der Redaktion der Marine-Rundschau herausgegebenen Mahan-Übersetzung," "The Influence of Sea Power upon history."³²⁵ Wenn sich Tirpitz auf Mahan beruft, so heißt das nicht, daß er oder der Kaiser zu den begeisterten Anhängern des amerikanischen Admirals zählten. Tirpitz benutzte Mahan, soweit er dessen Thesen für seine Zwecke verwenden konnte, er "schlachtete" ihn im Rahmen der Flottenpropaganda aus, von einem nachhaltigen leitenden Eindruck Mahans auf Tirpitz kann nicht gesprochen werden.³²⁶

Ein wesentlicher Aspekt der Tätigkeit des Nachrichtenbüros war vor allem die Beobachtung und Beeinflussung der Presse einschließlich der Nachrichtenagenturen. In diesem Zusammenhang

324) Boelke Willi A., "Das Heft kann überreicht werden", Zur Geschichte der "Marine-Rundschau", in: MR 1/1977, S. 48

325) Boelke, op.cit., S. 48

326) Baecker Thomas, Mahan über Deutschland, in: MR 1/1976, S.14/15
Reinhardt, op.cit., S. 37

wurde ein Zeitungslesedienst eingerichtet, in den übrigens auch der sozialdemokratische "Vorwärts" mit einbezogen war, man erwog sogar durch eine besondere Zeitung, den "Werftarbeiter", unter der Arbeiterschaft zu werben.³²⁷

In Zusammenhang mit den von Miquel initiierten marinepolitischen Artikeln der "Norddeutschen Allgemeinen Zeitung" konnte Tirpitz durchsetzen, daß künftig keine Artikel mehr ohne sein Wissen in die offiziöse Presse gebracht werden durften, nach Deist die wesentliche Voraussetzung, um die Stellung des Nachrichtenbüros "als offiziellem Informationszentrum" neben den anderen Pressereferaten der Regierung zu begründen.³²⁸

Hier zeigt sich, welche überragend wichtige Bedeutung Tirpitz der Presse zumaß, wie er ja überhaupt einer der ersten deutschen Politiker war, der die Bedeutung der Presse in diesem Umfange erkannte. Tirpitz stellte persönlich Kontakt mit den Redaktionen her, über 1000 Zeitungen wurden mit Werbematerial bedacht. Die offiziöse "Norddeutsche Allgemeine Zeitung" nahm z.B. als "Scharnier" zu den übrigen "Flottenblättern" einen zentralen Platz ein, besonders in Norddeutschland. Eine ähnliche Bedeutung nahm die Münchener "Allgemeine Zeitung" im Süden ein, insgesamt standen die nationalliberalen Presseorgane besonders im Vordergrund.³²⁹

327) Oldenhage, op.cit., S. 35
Deist, op.cit., S. 109/129/130

328) Deist, op.cit., S. 129-131
Oldenhage, op.cit., S. 34/35

329) Meyer, op.cit., S. 147-151

In einem Brief wies Heinrich von Kusserow, prominentes Mitglied des Kolonialvereins, Heeringen zwar darauf hin, daß er mit dem Erfolg der von ihm betriebenen Propaganda zufrieden sein könne, meinte allerdings einschränkend, daß bei der Sprache der gegnerischen Blätter "ein Gefühl der Sicherheit für diesen Reichstag nicht aufkommen will." 330

- 9.) Von einer ähnlichen Unsicherheit war Bülow befallen, der in einer Unterredung mit dem Kaiser durchaus zweifelte, ob die zum Flottenbau notwendige "nationale Stimmung" vorhanden sei. Er konstatierte besorgt, daß "bei den Konservativen vorläufig wenig Neigung für den Bau der Flotte vorhanden sei." Vom Zentrum konnte er zwar vorderhand beruhigt feststellen, daß dieses "unter allen Umständen mitmachen würde," meinte aber einschränkend, daß die Partei von Lieber "zur Belohnung eine grosse Extrawurst" fordern würde. Als einzig sichere Partei bezeichnete er "die Nationalliberalen und vielleicht ein Teil des Freisinns, die sogenannten Wasserstrümpfler, die Hofgänger um Rickert und Barth, schwerlich aber Eugen Richter in den Wasserstiefeln seiner etwas engen und philiströsen Anschauungen." Ganz abgeschrieben wurden von Bülow natürlich die Sozialdemokraten, von deren Seite er "mit heftigem Widerstand" rechnete.³³¹

330) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 120

331) Bülow, op.cit., S. 59

9.1. Vor der Einbringung der Flottenvorlage im Reichstag mußte sie allerdings noch durch die Untiefen der Militärjustizreform. Schon Anfang Oktober 1897 wies Prinz Alexander seinen Vater, den Reichskanzler, besorgt darauf hin, daß er ohne Erfüllung seines Versprechens in der Militär-Straf-Prozeßordnung nicht vor den Reichstag treten könne.³³²

Von einer Lösung war aber noch keine Rede, Hohenlohe wußte am 9. Oktober zu berichten, daß Eulenburg die MStPO "immer noch große Sorge" machte.³³³ Am 12. Oktober war Tirpitz beim Reichskanzler und führte aus, daß er am Vortag dem Kaiser dargelegt habe, daß Hohenlohe bereit sei, für die Marinevorlage einzutreten, aber nur dann, wenn vorher die Frage der MStPO gelöst wäre.³³⁴ Trotzdem schwankte der Kaiser noch und sprach am 14. und 16. Oktober sogar davon, das ganze Reformprojekt hinauszuschieben oder ganz fallen zu lassen.³³⁵

Für Hohenlohe war aber klar, daß er für die Marinevorlage nur eintreten konnte, wenn vorher die MStPO erledigt war. Sollte dies nicht der Fall sein - so des Fürsten resignieren- des Resümee - würde sein Eintreten für die Marine aufgrund seiner erschütterten Stellung "wertlos und erfolglos" sein. Er sah bei Nichtvorlage der leidigen MStPO einen "dauernden

332) Hohenlohe, op.cit., S. 389

333) Hohenlohe, op.cit., S. 389

334) Hohenlohe, op.cit., S. 390

335) Hohenlohe, op.cit., S. 391/392

Kampf" mit dem Reichstag voraus, den er lieber anderen überlassen wollte.³³⁶

Das Schicksal der Flottenvorlage mußte bei Abgang des amts-müden Hohenlohe aufs höchste gefährdet sein, denn - so der Kaiserintimus Eulenburg: "Sein Nachfolger erhielt dadurch den Stempel eines Reaktionskanzlers," gegenüber der dann dominierenden Wahlparole "Kampf gegen die Reaktion" würde die Gegenparole "Deutsche Flotte" nicht bestehen können. "Damit erführe die ganze, so geschickt propagierte Flottenaktion eine nicht wieder gut zu machende Schädigung." Die MStPO durfte wegen ihrer großen Bedeutung für den Erfolg der Flottenvorlage "eben nicht die Veranlassung zu dem Rücktritt des Kanzlers werden," "es heißt also von Neuem, den alten Herrn für einen Kompromiß zu gewinnen."³³⁷

Tatsächlich gelang es dank der Vermittlung von Miquel, "der eine Katastrophe fürchtete,"³³⁸ die Krise Ende Oktober zu beendigen. "Der Kaiser war damit einverstanden, den Entwurf der MStPO im Plenum des Bundesrates beraten zu lassen," weiterhin genehmigte er die Vorlage an den Reichstag.³³⁹ "Der sogenannte Sieg," von dem Hohenlohe am 31. Oktober erleichtert an seinen Sohn Alexander berichten konnte, war zwar unvollkommen, da der Kaiser die Öffentlichkeit des Ver-

336) Hohenlohe, op.cit., S. 392/393

337) Haller, op.cit., S. 251

338) Hohenlohe, op.cit., S. 396

339) Hohenlohe, op.cit., S. 397/398

fahrens nicht zugestehen wollte. Aber trotzdem lohnte es sich für den greisen Kanzler, "selten so beschäftigt gewesen zu sein, wie in den letzten Tagen," ³⁴⁰ denn am 28. Oktober hatte ihm der Führer des Zentrums, Lieber, seine Bereitschaft dargelegt, "für die Marine zu wirken," gleichzeitig aber unmißverständlich klargemacht, daß "ohne MStPO der Reichstag sehr unzugänglich sein und nichts bewilligen würde." ³⁴¹

Mit der Bewältigung der Krise waren nicht nur die größten Hindernisse für die Flottenvorlage beseitigt worden, sondern nach Röhl auch "eine Periode chronischer Instabilität, die kurz nach Wilhelms Thronbesteigung begonnen hatte." ³⁴²

Zwar mußte Tirpitz zum Schluß noch mit nicht geringer Entrüstung erfahren, daß es Abgeordnete und Regierungsmitglieder gebe, welche das Gesetz ablehnten und die nur die fälligen Raten für die Flotte bewilligen wollten. Er hielt dies für so gefährlich, daß er sogar deswegen für eine Auflösung des Reichstages plädierte. ³⁴³

9.2. Eine andere Gefährdung für die Gesetzesvorlage sah Tirpitz in außenpolitischen Verwicklungen, die er ja gerade während der Durchbringungsphase vermeiden wollte. In der Ermordung zweier deutscher Missionare am 1. November 1897 sahen der

340) Hohenlohe, op.cit., S. 398

341) Hohenlohe, op.cit., S. 397

342) Röhl, op.cit., S. 223

343) Hohenlohe, op.cit., S. 422

Kaiser und Senden die langersehnte Gelegenheit, "irgend-
etwas in Ostasien wegzunehmen." Der Kaiser kannte nach
Holstein "kein Halten mehr" und verlangte vom Auswärtigen
Amt, "daß sofort vorgegangen werden müsse und zwar gegen
Kiau-tschou,"³⁴⁴ denn er sah in der Ermordung der Mis-
sionare vor allem, daß "uns die Chinesen... den so lang
ersehnten Grund und "Zwischenfall" geboten haben" und be-
schloß, "sofort zuzugreifen."³⁴⁵ Am 7. November 1897 ging
bereits der Befehl an den Chef der Kreuzerdivision hinaus,
umgehend Kiautschou zu besetzen.³⁴⁶

Tirpitz hielt dieses Vorgehen "ungünstig für die Marine-
vorlage und in der beabsichtigten Form für bedenklich,"³⁴⁷
und hielt sogar "einen Krieg mit China für unvermeidlich,
falls jenes Programm ausgeführt werde."³⁴⁸

Zwar wurde die Instruktion an den Admiral in Ostasien da-
hin abgeschwächt, "sich auf solche Maßnahmen zu beschränken,
welche die Zukunft nicht festlegen," der Befehl kam aber
erst nach der Schaffung voller Tatsachen an.³⁴⁹

Bülow hielt gegenüber der Meinung von Tirpitz "wir werden wohl

344) Holsteinpapiere, op.cit., Bd. 4, Nr. 630, S. 43

345) GP Bd. 14/1, Nr. 3690, S. 69

346) GP Bd. 14/1, Nr. 3692, S. 72

347) Holsteinpapiere, op.cit., Bd. 4, Nr. 630, S. 44

348) Holsteinpapiere, op.cit., Bd. 4, Nr. 630, S. 44

349) Holsteinpapiere, op.cit., Bd. 4, Nr. 630, S. 45

GP Bd. 14/1, Nr. 3696, S. 79, Anmerkung 1

aus Kiautschou herausmüssen" an einer harten Haltung fest. Ende 1897 gelang es unter maßgeblicher Beteiligung Holsteins, der seine Verdienste allerdings nicht im notwendigen Maß gewürdigt sah,³⁵⁰ die Russen zum Einlenken zu bewegen.³⁵¹ Damit waren die Gründe für die Besorgnisse von Tirpitz beseitigt, übrig blieb nur das für die Flottenvorlage günstige Ergebnis, daß die Ereignisse in Kiautschou "die Opferwilligkeit für die Marine gesteigert haben."³⁵²

9.2.1. So wie auf der einen Seite eine außenpolitische Kollision während des Flottenbaues verhindert werden sollte, war andererseits die Kehrseite dieser Politik das Freihalten von Bindungen, insbesondere gegenüber England. Hier zeigte sich besonders deutlich die so schwerwiegende Leitung der Außenpolitik durch die Flottenpolitik, der anormale Zustand, daß für lange Zeit die außenpolitischen Fragen "bis zu einem gewissen Grad im Dienste der Rüstungsfragen" standen, die Rüstung der Politik übergeordnet war.³⁵³

Bülow bezeichnete als Ideal dieser Politik der "Freien Hand" in Randbemerkungen zu einem Telegramm des Kaisers vom 10. April 1898: "Wir müssen uns zwischen beiden (England u. Rußland, Z.d.V.) unabhängig halten, die Zunge an der Waage sein,

350) Winzen, op.cit., S. 138/139

351) GP Bd. 14/1, Nr. 3731/3732, S. 118-121

352) Oldenhage, op.cit., S. 74

353) Schilling, op.cit., S. 79

nicht der unruhig hin und her fahrende Pendel."³⁵⁴
Diese Politik des in der "Hinterhand bleiben" diente in besonderem Maße der außenpolitischen Absicherung des Flottenbaues, der Flankierung beim Durchschreiten der "Gefahrenzone." Bülow sah in dieser Politik, die zwar Konflikte vermied, aber auch keine Bindungen einging, nicht die Gefahr, "sich zwischen zwei Stühle zu setzen," solange eine "feste und ruhige Hand" diese Politik leitete.³⁵⁵ Gerade diese feste Hand ließ aber die deutsche Außenpolitik vermissen, als sie in der Folge sowohl Übersee- als auch Orientpolitik betrieb und sich damit doch letztlich zwischen alle Stühle setzte.³⁵⁶
Klar sollte sich diese flottenpolitische Determiniertheit der deutschen Außenpolitik in den an die Kiautschou-Frage sich entwickelnden deutsch-englischen Bündnissondierungen zeigen, die parallel zur innenpolitischen Entwicklung liefen. Der sich in der Chinafrage zeigende labile Zustand der deutsch-russischen Beziehungen war nach Ansicht Bülows nicht zuletzt auf die deutsch-englische Entfremdung seit der "Krüger-Depesche" zurückzuführen.³⁵⁷ Bülow ging nun von der Annahme aus, daß der deutsche Wert für die Russen

354) GP Bd. 14/1, Nr. 3790, S. 218

355) Winzen, op.cit., S. 129

356) Schilling, op.cit., S. 80

357) Winzen, op.cit., S. 142

umso höher steigen würde, je besser Deutschland zu England stand, bemühte sich also konsequenterweise in der Folge, das deutsch-englische Verhältnis wieder freundlicher zu gestalten.³⁵⁸

Gerade als Folge dieser Annäherungspolitik - die von der englischen Seite ergänzt wurde durch Chamberlains Bündnis-
anregung vom 29. März - zeigte sich aber, wie eng der Spielraum der deutschen Außenpolitik durch die flotten-
politische Determiniertheit geworden war, obwohl das eng-
lisch-russische Werben um Deutschland 1898 die Politik der
"Freien Hand" zu bestätigen schien.

Bülow dachte nicht nur nicht daran, auf die englischen
Bündnissondierungen positiv einzugehen - er konnte - un-
abhängig von der antienglischen Spitze eines evtl. deutsch-
englischen Bündnisses - aufgrund der untrennbaren Verbindung
seiner Außenpolitik mit dem Schlachtflottenbau gar nicht
darauf eingehen. Der deutsche Schlachtflottenbau erforderte
zwar einerseits ein kühles, korrektes Verhältnis zu England
ohne offene Konflikte, andererseits war "ein aufrichtiges
loyales Bündnis zwischen uns und England" mit dem Bau der
deutschen Schlachtflotte auf die Dauer unvereinbar.³⁵⁹

358) Winzen, op.cit., S. 143/158

359) Winzen, op.cit., S. 162/163

Meinecke Friedrich, Geschichte des deutsch - eng-
lischen Bündnisproblems 1890-1901, S. 259-261

Dülow drückte diese grundlegende Auffassung nicht nur in seinem „Merkbuch“ aus, sondern auch gegenüber dem Kaiser, als er in einer vertragsmäßigen Bindung gegenüber England einen Verzicht auf die Durchführung der Flottenpläne sah.³⁶⁰ „Da man dem englischen Anlehnungsbedürfnis“ jetzt nicht näher treten wollte,³⁶¹ während des Flottenbaues eine Brückierung Englands aber nicht in Frage kommen konnte, mußte die deutsche Außenpolitik aufgrund ihrer rüstungspolitischen Gebundenheit ein „Drahtseilakt“ ersten Ranges werden, bei dem jeder Fehlschritt gefährlich sein mußte. Eine solche „Artistenpolitik“, die wegen des Schlachtflottenbaues nicht auf die englischen Bündnissondierungen eingehen konnte, es gleichzeitig aber der „geschickten Hand des Grafen Hatzfeld“ in London überließ, die „offizielle Stimmung in England uns günstig und hoffnungsvoll zu erhalten“,³⁶² konnte auch für das ehemals „beste Pferd im Stall des Bismarcks“³⁶³ nur „eine recht schwierige Aufgabe“ sein,³⁶⁴ deren Erfüllung der deutsche Botschafter in London nur unter schweren Bedenken entgegensah.³⁶⁵

- 10.) In dem halben Jahr von Tirpitz' Amtsübernahme bis zur Wiedereröffnung der Reichstagssession hatte sich die Presse ständig

360) Winzen, op.cit., S. 162/163

361) GP Bd. 14/1, Nr. 3790, S. 217

362) GP Bd. 14/1, Nr. 3790, S. 217

363) Schoeps Hans-Joachim, Bismarck über Zeitgenossen, S.100

364) Holsteinpapiere, op.cit., Bd. 4, Nr. 649, S. 62

365) Holsteinpapiere, op.cit., Bd. 4, Nr. 649, S. 63-65
Nr. 653, S. 69/70

mit der zu erwartenden Vorlage beschäftigt, ohne daß sich der geplante Umfang der Vorlage klar herauskristallisierte.³⁶⁶ Während die nationalliberalen Zeitungen und einige konservative Blätter für eine wesentliche Flottenvermehrung eintraten, reagierten die agrarische- und die Zentrumspresse zurückhaltender. Wie nicht anders zu erwarten, war der Tenor der Presseorgane der Sozialdemokraten sowie der freisinnig-volksparteilichen Zeitungen ablehnend.³⁶⁷

Die publizistische Auseinandersetzung über Umfang, Inhalt und Zweckmäßigkeit der Flottenvorlage wurde am Vormittag des 27. November 1897 durch die Veröffentlichung des "Entwurfes eines Gesetzes betreffend die deutsche Flotte" im Reichsanzeiger vorläufig beendet.

Der Zeitpunkt, ein Sonnabend, war gewählt worden, um dem unbittlichen Gegner" des Staatssekretärs³⁶⁸ Eugen Richter die Gelegenheit zu sofortiger Stellungnahme zu nehmen, so daß die Veröffentlichung 36 Stunden unbeeinflusst wirken konnte.³⁶⁹

Drei Tage später, am 30. November, eröffnete der Kaiser persönlich den Reichstag mit einer Thronrede, die

366) Fehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 120

367) Oldenhage, op.cit., S. 19

368) Tirpitz, op.cit., S. 99

369) Oldenhage, op.cit., S. 19

die Flottenverstärkung als die wichtigste Aufgabe dieser Tagung hervorhob.³⁷⁰ Vom 6.-9. Dezember fand die erste Lesung des Gesetzentwurfes statt.

Die mit dieser ersten Lesung beginnende Parlamentsarbeit war nicht nur wichtig für den Reichstag, sondern brachte auch eine schwierige Aufgabe für die Regierung: ein Plenum davon zu überzeugen, nicht nur eine einjährige Bewilligung für die Marine passieren zu lassen, sondern eine Bindung auf ein gesetzlich festgelegtes Bauprogramm für die nächsten 7 Jahre einzugehen.

10.1. Die Nationalliberalen, nach Tirpitz "unsere besten Freunde, die grundsätzlich für Wehrvorlagen stimmten," und die Freikonservativen konnten fest als Befürworter des Flottengesetzes von Tirpitz eingeplant werden.³⁷¹

Friedrich Hammacher umriß die nationalliberale Stimmung gegenüber der Flottenvorlage, als er am 14. Dezember 1897 an seinen Freund Bennigsen schrieb, daß er "für das Gesetz warm und unter Hervorhebung des nationalen Standpunktes ins Zeug ging. Ich tat das aus Überzeugung, aber auch aus der Empfindung heraus, daß unser Volk nur durch die Rückkehr zu lebhaftem vaterländischem Gefühl aus dem Sumpf gerettet werden kann."³⁷² Zweifellos war für das Verhalten der alten Natio-

370) Hohenlohe, op.cit., S. 422

371) Tirpitz, op.cit., S. 100

372) Oncken Hermann, Rudolf von Bennigsen, Bd. 2, S. 606

nalliberalen vom Schlage Bennigsen und Hammacher auch die alte "1848er-Liebe" zur Marine als einer spezifisch liberalen Einrichtung ein bestimmtes Element, eine Marine, "für welche wir in der Jugend geschwärmt und gesammelt haben," wie Miquel seinem "lieben Freund" Bennigsen wehmütig in Erinnerung rief.³⁷³

10.2. Innerhalb der Deutschkonservativen-Partei traten die Agrarier der Vorlage mit sehr zurückhaltenden Gefühlen entgegen. Graf zu Limburg-Stirum warnte sogar Tirpitz davor, den Reichstag weiter planmäßig irrezuführen und betonte, daß die Landwirtschaft weder die Vorlage noch überhaupt Bewilligungen für die Flotte wünsche, das Septennat überhaupt ablehne.³⁷⁴ Der Grund für diese "renitente" Haltung lag weniger darin, parlamentarische Rechte gegenüber der Exekutive zu bewahren, als vielmehr in dem Bestreben, möglichst viele Kompensationen für die am 17. Januar 1896 mit großer Mehrheit abgelehnten Agrarsubventionsanträge des Grafen Kanitz zu erlangen, nach der Parole: "Ohne Kanitz keine Kähne!"³⁷⁵

Die Mehrheit der agrarisch-mittelständischen Deutschkonservativen-Partei lag jedoch auf der Linie der kühl zu-

373) Oncken, op.cit., S. 606

374) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 122

375) Fricke, op.cit., S. 683

Puhle Hans-Jürgen, Agrarische Interessenpolitik und preußischer Konservatismus, S. 241

rückhaltenden Zustimmung der "Kreuzzeitung" bzw. der entscheidenden Befürwortung der "Konservativen Korrespondenz" und entschied sich für die Vorlage - wenn auch nur "aus taktischen Erwägungen und neukonservativem Nationalismus,"³⁷⁶ beiliebe nicht, weil sie nun keine Gegner des Flottenbaues mehr waren.³⁷⁷ Gegen die Flotte blieben sie schon deswegen, weil sie der Meinung waren, daß durch den Flottenbau der finanzielle Spielraum für agrarische Wirtschaftspolitik und Landheer eingeschränkt werden würde.³⁷⁸

10.3. Die ehemaligen "Sezzionisten" (Liberaler Vereinigung), die 1884 durch die Fusion mit der Deutschen Fortschrittspartei die Deutsche Freisinnige Partei mitbegründet hatten, und sich schon 1893 wegen ihrer positiven Haltung zur Militärvorlage wieder von der Deutschen Freisinnigen Partei Richters getrennt und die Freisinnige Vereinigung gebildet hatten, schickten sich an, als Partei des Bildungsbürgertums, des Bankkapitals, Großhandels und der Seestädte, für die Marinepläne einzutreten.³⁷⁹ Die Herren Dr. Barth, Dr. Bamberger, das "Berliner Tageblatt" und die "Danziger Zeitung" sahen in der Verbindung von Flottenbau und liberaler Innen-

376) Puhle, op.cit., S. 241

377) Kehr, Schlachtflottenbau, S. 164

378) Hallgarten Georg W., Imperialismus vor 1914, Bd.1, S. 447

379) Fricke, op.cit., Bd. 2, S. 70-72

politik eine Möglichkeit, die soziale Vormachtstellung des konservativ-junkerlichen Agrariertums beschränken zu können.³⁸⁰

10.4. Ganz entschieden in Opposition zur Marinevorlage standen dagegen der andere "Ableger" der Spaltung der Deutschen Freisinnigen Partei, die Freisinnige Volkspartei und die Sozialdemokraten.

Der "rauhe Eugen," der mit seiner Partei und der "Freisinnigen Zeitung" ein Wortführer der Marinegegner war und der als "Erfinder" immer neuer Schlagworte das Büchmann-reife Wort von den "uferlosen Flottenplänen" in die Debatte geworfen hatte, kämpfte in erster Linie gegen die Bindung des Reichstages durch das Septennat. Er wollte das Budgetrecht des Reichstages uneingeschränkt gewahrt wissen, verwahrte sich gegen die durch die Flottenvermehrung drohende finanzielle Mehrbelastung und stellte heraus, daß niemand die Regierung hindern könne, noch Forderungen zu erheben, die über die Flottenverstärkung hinausgingen.³⁸¹

Der Kampf der Sozialdemokratie gegen die Flotte erklärt sich im wesentlichen aus der prinzipiellen sozialdemokra-

380) Oldenhage, op.cit., S. 15

Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 124/125

Fricke, op.cit., Bd. 2, S. 72

Holl Karl, Krieg und Frieden und die Liberalen Parteien, S. 77, op.cit.

381) Oldenhage, op.cit., S. 15

Eyck Erich, Das persönliche Regiment Wilhelms II., S. 205-207

tischen Ablehnung des bestehenden Staatsgefüges und aus ihrem erbitterten Kampf gegen den „Kapitalismus.“³⁸² Ein weiterer ausschlaggebender Grund war in ihrer pazifistischen Grundeinstellung begründet, die Flottenforderungen als Teil kriegerischer Machtpolitik ablehnte.³⁸³

Während der frühen neunziger Jahre spielte die sozialdemokratische Marinepolitik eine untergeordnete Rolle innerhalb der Parteipropaganda, deren Argumentation lief im wesentlichen darauf hinaus, daß die Flotte als Teil des Militarismus prinzipiell abzulehnen sei. Mit dem sich abzeichnenden ersten Flottengesetz erhielt die sozialdemokratische Agitation gegen die Flotte erhöhten Stellenwert.³⁸⁴ Die Sozialdemokratie führte die neuen Flottenpläne in erster Linie auf die persönliche Liebhaberei des Kaisers zurück, verneinte jede sachliche Notwendigkeit zum Flottenausbau³⁸⁵ und lehnte die Flotte vor allem als Mittel zur Weltmachtpolitik ab.³⁸⁶

10.5. Angesichts der parlamentarischen Lage und der Zusammensetzung des Reichstages zu Beginn der letzten Session am 30. November 1897 mußte die Entscheidung für das Flottengesetz beim Zentrum

382) Lothholz Albrecht, Die Haltung der Sozialdemokratie in den Heeres- Flotten- und Weltmachtsfragen (1890-1914), S. 109

383) Lothholz, op.cit., S. 182

384) Lothholz, op.cit., S. 109

385) Lothholz, op.cit., S. 113

386) Lothholz, op.cit., S. 183

liegen, diese Partei war das "Zünglein an der Waage."³⁸⁷

Die Partei mußte sich entscheiden, ob sie mit Eugen Richter und den Sozialdemokraten weiterhin in der Opposition bleiben wollte, oder ob sie - wie Tirpitz meinte - durch die Zustimmung zum Flottengesetz Gelegenheit ergreifen sollte, "ihre Regierungsfähigkeit von neuem zu beweisen und in einer Frage, deren Popularität von Jahr zu Jahr zunehmen wird, im nationalen Fahrwasser zu schwimmen."³⁸⁸ Der Admiral war überzeugt, daß die "klugen Leute vom Zentrum nicht den schweren politischen Fehler begehen würden, die Marinevorlage abzulehnen."³⁸⁹ Tirpitz behielt im Endergebnis mit dieser Diagnose Recht. Für das Zentrum und seinen Führer Ernst Lieber sollte sich aber die innerparteiliche Meinungsbildung sehr schwierig gestalten - nicht zuletzt wegen des föderalistischen Aufbaues der Partei.

10.5.1. Die Besprechungen mit dem Zentrumsführer, "der sich bei persönlicher Empfindlichkeit sachlich als sehr geeignet erwies," und die "schließlich das Gesetz sicherten",³⁹⁰ begannen schon sehr früh. Lieber, der bei einem Besuch Miquels Anfang August 1897 gefragt wurde, ob er einen festen Flottenplan auf

387) Tirpitz, op.cit., S. 100

388) Hallmann, op.cit., S. 321

389) Hallmann, op.cit., S. 321

390) Tirpitz, op.cit., S. 100/101

einige Jahre akzeptieren würde, erwiderte zwar zurückhaltend, daß man sich wegen der steten technischen Veränderungen "nicht darauf einlassen könnte," äußerte sich aber erfreut über die Besuchsankündigung des "Herrn Korvettenkapitän Capelle."³⁹¹

Als Capelle am 13. Oktober wegen dieses Besuches mit Lieber Kontakt aufnahm, erhielt er eine Antwort, die die ganzen Schwierigkeiten aufleuchten ließ, mit denen der Zentrumsführer in seiner eigenen Partei konfrontiert war.

Er lehnte einen Besuch des Korvettenkapitäns in Camberg, seinem Wohnsitz, ab, weil er sich von allen Seiten der Zentrumspartei schärfer als von der Geheimpolizei bewacht fühlte, stimmte aber einer Unterredung in Berlin zu, allerdings nur, wenn ihm die Reisekosten ersetzt wurden! Diese Forderung wirft ein bezeichnendes Licht auf die finanziellen Sorgen eines kinderreichen Abgeordneten, der durch das Diätenverbot des Art. 32 der Reichsverfassung gezwungen war, Auslagen, die ihm durch die Parlamentsarbeit entstanden, in irgendeiner Form auszugleichen.³⁹²

10.5.2. Besondere Schwierigkeiten machte Lieber das bayerische Zentrum. Dieses war zum einen mit der Situation konfrontiert, daß naturgemäß die große Masse der bayerischen Wählerschaft maritimen Fragen ziemlich uninteressiert gegenüberstand.

391) Hallmann, op.cit., S. 279

Zeender John K., The German Center Party 1890-1906, S. 64/65

392) Kelly Patrick, The Naval Policy of Imperial Germany 1900-1914, S. 98

Huber, op.cit., Bd. 3, S. 894

Zum anderen stand das Zentrum in Bayern unter dem Druck des radikalen, partikularistischen Bauernbundes, der dem Gesetzentwurf ablehnend gegenüberstand und eine starke Bedrohung der Stammwählerschaft des Zentrums darstellte.³⁹³ Flankiert wurde diese ablehnende Strömung von einer partikularistischen Stimmung gegen Preußen, eine Grundströmung, die sogar soweit ging, daß ein Austritt der bayerischen Abgeordneten aus dem Zentrum verlangt wurde (z.B. von G. Heim), um den Eindruck zu beseitigen, man sei zu sehr mit preußisch-norddeutschen Interessen verbunden.³⁹⁴

Die Diskussion in der bayerischen Presse wurde heftig geführt. Der bayerische Abgeordnete Hertling, nach Tirpitz "ein Freund unserer Sache," der durch eine Spaltung der Partei wegen der Flottenvorlage angesichts des dann noch mehr vordrängenden Bauernbundes um seine Position fürchten mußte, hatte alle Hände voll zu tun, in seinem Wahlkreis Memmingen die Opposition der ländlichen Wähler zu beschwichtigen.³⁹⁵

Opposition gegen die Flottenvorlage meldete auch das Zentrum des Rheinlandes an, geführt von Richard Müller (Fulda),

393) Spindler Max(Hrsg.) Handbuch der Bayerischen Geschichte, Bd. IV/1, S. 305

394) Bachem Karl, Vorgeschichte, Geschichte und Politik der Deutschen Zentrumspartei, Bd. V, S. 479
Zeender, op.cit., S. 68

395) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 100/133/134
Oldenhage, op.cit., S. 70/71

Dr. Schmitt mit dem "Mainzer Journal" und der "preßgewaltigen Gruppe um Bachem" mit der "Kölnischen Volkszeitung."³⁹⁶ Müller(Fulda) umriß in seiner Schrift, "Kann die Marinevorlage vom Reichstag angenommen werden? Ein Beitrag zur Kritik des Flottengesetzentwurfes", im Januar 1898 die Bedenken des rheinischen Zentrums, das nur bei klaren Kompensationen (Abbau der Kulturkampfmaßnahmen) bereit war mit der Regierung zusammenzuarbeiten.³⁹⁷

Dazu kam noch, daß die Regierung in Kardinal Kopp einen Verbündeten hatte, der schon im Frühjahr 1897 Lieber nahegelegt hatte, 40 Millionen in Form einer Anleihe dem Kaiser für die Marine zur Disposition zu stellen.³⁹⁸ Lieber hatte das damals abgelehnt,³⁹⁹ war aber dann in der Folge von Kopp als "Demokrat" betitelt und in Rom als regierungsfeindlich angeschwärzt worden.⁴⁰⁰ Der Kardinal schreckte nicht einmal davor zurück, daran zu arbeiten, Lieber die Führung des Zentrums zu entziehen und die Bischöfe gegen ihn aufzuhetzen. Der eitle Liebert - ein immer wiederkehrendes Attribut - fühlte sich aber durch seine spezielle Regierungsbeziehung geschmeichelt und war "noch immer bereit, für die Marine zu wirken."⁴⁰¹ Diese Bereitschaft war nicht zuletzt der Ver-

396) Kehr, Schlachtflottenbau, S. 137
Zeender, op.cit., S. 68

397) Kelly, op.cit., S. 99
Bachem, op.cit., S. 474

398) Hohenlohe, op.cit., S. 333
Zeender, op.cit., S. 67

399) Hohenlohe, op.cit., S. 333

400) Hohenlohe, op.cit., S. 357

401) Hohenlohe, op.cit., S. 397

handlungstaktik von Tirpitz und Capelle zuzuschreiben, die geschickt auf die Eigenheiten von Lieber einging.

Am 16. Oktober erhielt Lieber in einem Schreiben Capelles Einzelheiten des Flottengesetzes mitgeteilt, mit der verständnisvollen Bemerkung von Tirpitz, daß er die Schwierigkeiten Liebers voll einschätzen könne und er sein Bestes tun wolle, um den Vorstellungen Liebers und des Zentrums entgegenzukommen.⁴⁰² Vom 22.-24. Oktober fand der geheime Dialog in Berlin seine Fortsetzung. Dort erhielt der Zentrumsführer einen Entwurf des Gesetzes nebst Begründung, wurde aber auch von Tirpitz überzeugt, daß ein gesetzlich festgelegtes Bauprogramm aus taktischen Überlegungen heraus notwendig sei; Lieber bekam außerdem 400 Mark "für Aufwendungen im Interesse der Marine jetzt und in der Zukunft."⁴⁰³

Trotz dieser Überzeugung machten Lieber noch die Kosten der Flottenvorlage Sorgen. Er schlug zur Kostenbegrenzung vor, entweder die Bankkosten auf 50 Millionen pro Jahr zu begrenzen oder das starre Septenat flexibel zu gestalten. Endlich brachte er als dritte Alternative vor, die Zahl der Schlachtschiffe festzulegen, die Zahl der Auslandsschiffe dagegen flexibel zu halten, alles Vorschläge, die nicht gerade fugenlos in das Konzept von Tirpitz paßten.⁴⁰⁴ Während dieser Geheimverhandlungen mit dem RMA beschränkte Lieber sich auf

402) Kelly, op.cit., S. 100

403) Kelly, op.cit., S. 101/102

404) Kelly, op.cit., S. 101/102

eine Zermürbungstaktik gegenüber der Opposition in der Partei, hielt seine Meinung in der "Rückhand" und spielte auf Zeit.⁴⁰⁵

Bis zur ersten Lesung der Vorlage am 6.12.1897 war das Zentrum über die Flottenfrage nicht zu einer Einigung gelangt. Die Partei stellte deswegen die Generallinie auf, daß Dr. Lieber in der Debatte noch keine endgültige Position beziehen sollte, sondern daß man erst das Ergebnis der Kommissionsberatungen abwarten wolle.⁴⁰⁶

11) 11.1. Am 6. Dezember leitete der Reichskanzler in freier Rede, mit "außergewöhnlich starker und deutlicher Stimme" - was bei dem greisen Fürsten nicht selbstverständlich war - ⁴⁰⁷ die Beratungen mit der Darlegung der Gründe ein, die die "verbündeten Regierungen" zur Annahme der Flottenvorlage bewogen hatte. Er stellte angesichts der früheren Kämpfe wegen "eines oder zwei Kreuzer" die Notwendigkeit heraus, "ein festgefügtes Gebäude" in Form des Flottengesetzes zu errichten. Er gab klar zu, daß "die Vorlage vom Reichstag eine gewisse Entsagung fordert," betonte demgegenüber aber, daß dies "keine Verletzung des Etatsrechts enthält," und unterstrich, daß durch den Gesetzentwurf nicht nur der Reichstag "bis zu einem gewissen Grade" gebunden wurde, sondern auch die verbündeten Regierungen.⁴⁰⁸

405) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 139

406) Zeender, op.cit., S. 69
Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 139

407) Hohenlohe, op.cit., S. 423

408) Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Reichstages, IX. Leg.periode, V. Session 1897/98, 1.Bd., (159) S. 42/43

Das nächste Worte hatte der Herr Bevollmächtigte zum Bundesrat, Staatssekretär des RMA Konteradmiral Tirpitz, der übrigens von sich selber meinte, daß ihm "das persönliche Hervortreten im Reichstag und überhaupt in der Öffentlichkeit nicht lag" und der urteilte, "je weniger man im Reichstag sprach, desto richtiger war es und desto weiter kam man, zumal bei einem außenpolitisch so heiklen Gebiet wie dem meinigen."⁴⁰⁹

Tirpitz legte den Schwerpunkt seiner Rede vornehmlich auf die mehr technischen Aspekte wie Beschaffungsfristen, finanzielle Konsequenzen, Ersatzbauten, Indienststellungen und klammerte politische Fragen wie die Beschränkung des Budgetrechtes unter Hinweis auf die Ausführungen des Reichskanzlers aus. Sehr betont ging er auf die wirtschaftlichen Aspekte ein, die "er vielfach nicht in vollem Maße gewürdigt" sah. Er verwies darauf, daß die Verwaltung durch gesicherte Ausgabenbewilligung imstande sei, "die Bauten in zweckmäßiger Weise auf die vorhandenen Etablissements, Staats- und Privatwerften zu verteilen," und sei dadurch in der Lage, "die Arbeiterfrage der Werften günstig zu regeln" und "die Leistungsfähigkeit der Industrie durch das Geld, das durch die Marine flüssig gemacht wird, zu heben."⁴¹⁰

409) Tirpitz, op.cit., S. 83

410) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 44

Wiederholt ging Tirpitz auf den defensiven Charakter der Schlachtflotte ein, die allein den Zweck einer Schutzflotte habe, die "durch den vorliegenden Gesetzentwurf in keiner Weise ihren Charakter ändert, der ihr in großer Zeit von großen Männern gegeben ist." Er verwies die Abgeordneten auf das friedenssichernde Gewicht der Flotte und vergaß auch nicht den Bündniswert der Flotte zu erwähnen.⁴¹¹ Seine Ausführungen gipfelten schließlich in der Feststellung, daß die Erhaltung der in "ungeahnter Weise gestiegenen" Seeinteressen eine "Lebensfrage Deutschlands" sei, deren Schädigung zum wirtschaftlichen und politischen Niedergang Deutschlands führen müsse.⁴¹²

- 11.2. Der Sprecher der Sozialdemokraten Dr. Schönlanck hielt erwartungsgemäß eine Rede gegen das Flottengesetz. Eingangs stellte er geschickt die Glaubwürdigkeit der Regierung stark in Frage, indem er eine amtliche Verlautbarung des Reichsanzeigers vom 12.9.1896 zitierte, in der jede Verbindung "jenes Flaggoffizier" Tirpitz mit einer Marinevorlage abgestritten wurde und festgestellt wurde, daß eine besondere Marinevorlage "durch die unübersehbare Entwicklung der Dinge in kürzester Zeit wertlos werden konnte." Für Schönlanck war es ein Beispiel für die geringe Vertrauenswürdigkeit der Regierung, daß "heute dieser Flaggoffizier Staatssekretär

⁴¹¹⁾ Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 45

⁴¹²⁾ Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 46

des RMA ist" und "diese besondere Marinevorlage" die Diskussion des Reichstages beschäftige.⁴¹³ Weiter meinte Schönlanck nachweisen zu können, daß die Steigerung der Marineausgaben in anderen Ländern prozentual spürbar geringer sei als in Deutschland. Er sprach dann "von einem Anschlag auf das Budgetrecht des Reichstages", von der "Phraseologie" und der "leichten Handbewegung", mit der Hohenlohe über "die Lebenskraft des Parlamentes," das Etatrecht, hinweggegangen sei.⁴¹⁴ Schönlanck bezeichnete Tirpitz als den "homo novus" der "uns einmal zeigt, wie die Sache gemacht werden muß, und diese Sache handlich... machen will dadurch, daß er zu gleicher Zeit einen Anschlag auf das Etatrecht verübt." ⁴¹⁵ Er hielt es für "auffällig, daß die meisten Mittel gefordert werden für die während der ganzen Dauer des Friedens in der Ost- und Nordsee kreuzende Schlachtflotte," während doch die immer wieder kehrende Argumentation des RMA von dem Schutz des Seeverkehrs sprach, der eine starke Flotte erfordere.⁴¹⁶ Schönlanck meinte überhaupt, daß der deutsche Handel und die Industrie ganz gut ohne Flottenausbau bestehen könnten und sah hinter der Flottenvorlage "das immer mächtiger werdende persönliche Regiment....", das uns als

413) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 46/47
Lothholz, op.cit., S. 183

414) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 48

415) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 48

416) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 49

Weihnachtsgabe ein Flottengesetz bringt, das zugleich ein erster Schlag des persönlichen Regiments gegen das Budgetrecht des Reichstages in sich schließt." Der sozialdemokratische Abgeordnete erblickte hinter dem Flottengesetz einen entscheidenden Kampf zwischen konstitutionellen Mächten und den absolutistischen Strömungen, mit dem Ziel, das allgemeine Wahlrecht und das Budgetrecht zu zertrümmern, als letzte Konsequenz aber Staatsstreich und Verfassungsbruch.⁴¹⁷

Staatssekretär Freiherr von Thielmann legte dar, "daß die Anforderungen, die die Flottenvorlage an das Reich stellt, die Geldforderungen, sich harmonisch in den Rahmen des Etats hineinfügen, ohne Zwang und ohne daß irgend welche neuen Deckungsmittel dafür erforderlich wären." Er verwies darauf, daß in den letzten Jahren durchschnittlich 50 Millionen zur Schuldentilgung verwendet werden konnten und daß gleichzeitig 15 Millionen an die Bundesstaaten herausgezahlt wurden. Auch er kam auf die Frage der Bindung des Etatsrechtes zurück und meinte unter Hinweis auf das Militärseptennat, daß demnach das hohe Haus "schon viele Male einen Bruch des Etatsrechtes zugestimmt habe" ganz abgesehen davon, daß Artikel 71 in besonderen Fällen auch eine längere Bewilligungsdauer als ein Jahr erlaube.⁴¹⁸

417) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 52
Lothholz, op.cit., S. 116-129

418) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 53-54

11.3. Graf zu Limburg-Stirum, der für die Konservativen sprach, knüpfte an die Budgetfrage an. Er sah in der Marinevorlage im wesentlichen eine "moralische Bindung beider Teile", denn er meinte, daß sowohl der Reichstag als auch die Regierung unter veränderten Umständen zu neuen Zielbestimmungen kommen konnten.⁴¹⁹ Auch verwies er darauf, daß die parlamentarische Entwicklung, z.B. in der Frage der Beamtgehälter, schon lange auf langfristige Budgetbindungen des Parlamentes hinauslief, die Bindung durch das Flottengesetz so neu und außergewöhnlich nicht sei.⁴²⁰

Limburg-Stirum räumte ein, daß "einige Mitglieder meiner Partei" gegen das Flottengesetz seien - angeblich um die Rechte des Reichstages nicht präjudizieren zu lassen -, betonte aber, daß "meine politischen Freunde" die Vorlage akzeptieren würden, "auch wenn sie nicht anerkennen können, daß unsere Landwirtschaft an dem Seehandel ein direktes großes Interesse hat." Sie erkennen aber an - so Stirum -, "daß an dem Gesamtgedeihen des Volkes die Landwirtschaft ein großes Interesse hat, daß, weil die Industrie einer der großen Konsumenten der Landwirtschaft ist, auch die Landwirtschaft ein Interesse hat, daß die Industrie gedeiht und vorwärts kommt." Vom ökonomischen Standpunkt gewannen in Stirums

419) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 55

420) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 56

Augen die Industrie und der Handel mehr als die Landwirtschaft. Für diese Begünstigung erwarteten die Konservativen aber, "daß die Solidarität der Interessen auch von der anderen Seite anerkannt und unterstützt wird... . Wir müssen verlangen und erwarten, ... daß die Einsicht auch in den leitenden Kreisen der Industrie sich geltend macht, daß man seitens der Industrie nicht verlangt, daß bei den internationalen Beziehungen die Landwirtschaft auf Kosten der Industrie geopfert wird.... ." 421

Diese Stellungnahme zeigt ganz deutlich, daß in den Augen der Konservativen eine Verbindung zwischen Sammlungspolitik und Flottengesetz bestand, d.h. im Klartext: wir Konservativen - einschließlich der Agrarier - bewilligen die Flotte, nicht weil wir nun Flottenenthusiasten geworden sind, sondern weil für uns der Flottenbau ein taktisches Mittel darstellt, um "quid pro quo" den Schaden wieder auszugleichen, den die Caprivi'sche Zollpolitik für die Landwirtschaft gebracht hatte. 422 Also: Flottenvorlage ja, aber dann auch eine neue Zollpolitik. Drohend malte Stirum abschließend ein Hintergrundgemälde, auf dem man sah, daß jetzt in vielen Kreisen das Interesse für die Flotte gesunken sei, daß man in "vielen landwirtschaftlichen Kreisen diese Vorlage und überhaupt Bewilligungen für die Flotte nicht wünscht," nach dem Motto:

421) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 56

422) Puhle, op.cit., S. 241

Toussey Walter C. The Sammlung Campaign of 1897-1898 and the First Navy Law, S. 134

"wenn man uns so schlecht behandelt, dann soll für die Industrie und den Handel nichts geschehen und nichts bewilligt werden." Natürlich teile er diese Auffassung nicht, aber die schädlichen Folgen einer solchen Politik könnten eben nur durch eine gleichmäßige Entwicklung von Industrie- und Landwirtschaft abgefangen werden.⁴²³

11.4. Am 7. Dezember fand die "erste Beratung des Entwurfes eines Gesetzes, betreffend die deutsche Flotte" ihre Fortsetzung, mit der rhetorisch glänzenden Rede Eugen Richters. Der "rauhe Eugen" stellte eingangs fest, daß in den zurückliegenden Jahrzehnten Übereinstimmung in den Grundanschauungen über die Marine geherrscht habe, daß gerade die Marine "ganz besonders erweitert wurde," den "Reichstag also kein Verschulden treffe in Bezug auf den jetzigen Zustand der Marine."⁴²⁴ Er bestritt die Verbindung von Handelspolitik und Flottenvermehrung und führte als Beweis dafür an, daß ja der Schwerpunkt der Vorlage gerade nicht in den Auslandskreuzern lag.⁴²⁵ Im Mittelpunkt seiner Angriffe stand die etatsrechtliche Seite, die Gefahr einer "Knebelung" konstitutioneller Befugnisse durch das Septennat der Vorlage, in dem er im übrigen wegen der ständigen technischen Veränderungen der Schiffskonstruktionen ein "verstecktes Äternat" sah. Demgegenüber hielt er es für keinen Vorteil, daß "es mit den uferlosen Plänen vorbei sei,"

423) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 57

424) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 59

425) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 70

denn "es fragt sich nur, was dahinter im Nebel liegt." ⁴²⁶
Als Resümee seiner Ausführungen stellte er emphatisch fest, daß dies "kein Gesetz zur Stärkung der Wehrkraft, gegen das Ausland sei, sondern ein Gesetz gegen die eigene Volksvertretung, gegen das eigene Volk, geboren aus einem Mißtrauen gegen die Volksvertretung." ⁴²⁷

Die Erwiderung von Tirpitz auf Richters rhetorisches Feuerwerk war kennzeichnend für seinen nüchternen Diskussionsstil. Tirpitz's Diktion war nicht gerade brillant, sie gewann ihre Stärke aber aus knappen, sachlich kompetenten Darlegungen, die er "bescheiden" unter das Leitwort stellte, daß er ja "ganz neu in parlamentarischen Dingen sei." Zum Abschluß seiner Ausführungen gelang es ihm sogar, die Heiterkeit des Hauses zu erregen, als er der "Freisinnigen Zeitung" Eugen Richters die informatorischen Dienste des Nachrichtenbüros anbot. ⁴²⁸

- 11.5. Nach Tirpitz ergriff die Schlüsselfigur im Bewilligungsprozeß das Wort, der "Herr Abgeordnete Dr. Lieber (Montabauer)."
Während sich die anderen Parteien im Verlauf der Debatte in ihren Grundlinien festgelegt hatten, stellte der Zentrumsführer gleich einleitend fest, daß das Zentrum noch kein fertiges Votum für die erste Lesung mitbringe. Unter dem Eindruck, daß der Reichstag bei der Beratung des Flottengesetzes "vor ei-

426) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 77

427) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 79

428) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 67-81

ner der denkbar wichtigsten, folgenschwersten Entscheidungen gestellt ist," sah sich Lieber außerstande, ein abschließendes Urteil des Zentrums über die Vorlage abzugeben. In Erkenntnis der ausschlaggebenden Stellung seiner Partei fügte er hinzu, daß dies auch niemand von einer Partei erwarten könne, "die in sich das Bewußtsein trägt, daß in ihrer Zahl und Stärke in diesem Hause die Entscheidung in dieser wichtigen Frage liegt." 429

Zwar machte er den bestimmten Willen des Zentrums deutlich, die Marinevorlage "mit allem Wohlwollen, aber auch der schärfsten Sonde der Kritik zu prüfen," machte aber gleichzeitig die Einschränkung, daß "die allgemein politische Lage, in welcher diese Vorlage an uns herantritt, ... die denkbar ungünstigste ist, in der sie an den Reichstag kommen konnte." 430

Er kritisierte die Regierung für ihr geringes Entgegenkommen in den Fragen der Militärstraßprozeßreform und der Aufhebung des Verbindungsverbotes unter politischen Parteien. 431 Besonders beklagte Lieber die Untätigkeit der verbündeten Regierungen in der "für uns lebenswichtigen Angelegenheit" der Aufhebung des § 2 des Jesuitengesetzes. 432 Der Zentrumsführer setzte zwar gleich hinzu, daß seine politischen Freunde niemals "Rachepolitik" getrieben hätten, daß sie entschlossen seien,

429) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 83

430) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 83

431) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 83

432) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 84

trotz der ungünstigen Stimmung "auch die gegenwärtige Vorlage mit voller Objektivität zu prüfen.. ." 433

Der Wink mit dem Jesuitengesetz war eine unüberhörbare Warnung an die Bundesratsbank, aber auch eine flankierende Demonstration gegenüber der Opposition in der eigenen Partei, die er zu überwinden hatte. Lieber sah als positives Element der Vorlage, daß "endlich einmal Klarheit und Bestimmtheit geschaffen werde in dem, was man mit der Flotte wolle," und sah in der neuen Organisation, eine organische Bildung, die "aus dem seitherigen Mechanismus unserer Flotte einen Organismus mache... ." 434

Skeptischer äußerte sich Lieber über die finanzielle und technische Seite der Vorlage, über die Frage, ob "die gegenwärtig günstigen Darstellungen der verbündeten Regierungen der Wirklichkeit entsprechen und vor allen Dingen einer ferneren Entwicklung standhalten können," und ob in der "unaufhaltsam fortschreitenden technischen Entwicklung... der Abschluß wirklich schon... gekommen sei." 435

Auch er hob klar hervor, daß die gesetzliche Bindung eine der "großen und wichtigen Fragen" sei. Lieber sah aber als Gegenstück zur Bindung des Reichstages "die wirksamste Bindung der verbündeten Regierungen in der Vorlage selbst." 436 Mit dieser schlaun Wendung versuchte Lieber das EMA über die im Gesetz

433) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 84

434) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 85

435) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 84/85

436) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 87

nur numerische Festlegung hinaus ausdrücklich an das Geschwaderprinzip zu binden, "das Geschwader in die Vorlage hineinzuschweißen," d.h. der Reichstag sollte nicht 17 Linienschiffe, 8 Küstenpanzer, 9 Große, 26 Kleine Kreuzer usw. bewilligen, sondern 1 Flottenflaggschiff, 2 Geschwader Linienschiffe usw.. Damit wäre jeder Weg für Zusatzforderungen des RMA in Form von Einzelschiffen abgeschnitten gewesen, es hätte nur noch ganze Geschwader fordern können, also auf einen Schlag gleich 235,6 Millionen einmalige Ausgaben.⁴³⁷ Damit forderte Lieber eine Verfassungsänderung, denn in Artikel 53 der Reichsverfassung wurde ausdrücklich dem Kaiser die militärische Organisationsbefugnis zugesprochen.⁴³⁸ Lieber meinte zu diesem von ihm geforderten Eingriff in die kaiserliche Kommandogewalt, daß angesichts des Verzichtes des Reichstages auf sein verfassungsmäßiges Recht der jährlichen Bewilligung eine gesetzliche Regelung, "wenn auch in der Form einer Verfassungsänderung.. eine in sich und den Begleitumständen vollbegründete Forderung ist."⁴³⁹ Außer der Forderung, das "Geschwader als eine Gefechtsinheit in die Vorlage hineinzuschweißen," verlangte Lieber, "die geldlichen Aufwendungen, wenn auch nur in einer Maximalgrenze für jedes Etatsjahr, gesetzlich festzulegen...." um die Bindung des Reichstages zu kompensieren.⁴⁴⁰

437) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S.87

438) Deutsche Verfassungen, S. 129 (Goldmann-Texte)

439) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S.87

440) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S.87

Besonders starke Bedenken äußerte Lieber gegen die vorgesehene Bindung auf sieben Jahre, das Septennat. Um der "schwierigen Frage" etwas von ihrer Problematik zu nehmen, schlug er statt genau sieben Jahren einen Spielraum von sechs bis acht oder fünf bis neun Jahren vor. Er dachte auch daran, die sieben Jahre zwar für die Schlachtflotte zuzugestehen, aber nicht für die Auslandskreuzer. Insgesamt konnten diese "flüchtig hingeworfenen persönlichen Gedanken"⁴⁴¹ ihre Verwandtschaft mit den Vorschlägen nicht verleugnen, die er Tirpitz bei dem Geheintreffen vom 24. Oktober gemacht hatte.

Zum Schluß seiner Ausführungen ging Lieber auf steuerpolitische Anträge ein, deren Zweck es war, die finanziellen Lasten des Schlachtflottenbaues nur den "leistungsfähigen Schultern", nicht den "breiten Massen des Volkes" aufzuerlegen. Er wandte sich in diesem Zusammenhang gegen jede Form von neuen indirekten Steuern und schlug stattdessen vor, "eine direkte Einkommensquelle zu eröffnen, an der diejenigen beteiligt werden sollten, denen die Flotte in erster Linie zugute kommt."⁴⁴²

Zweifellos war diese vorsichtige Forderung nach einer Reicheinkommenssteuer, die ja die Balance in der Finanzverfassung des Reiches entscheidend verändert hätte, nur ein taktisches

441) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 88

442) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 39
Herzfeld, Miquel, op.cit., S. 551

Mittel, um den linken Flügel der Partei zu gewinnen. Vertraulich schränkte Lieber diese Forderung wieder ein, indem er nur noch eine Belastung der breiten Massen vermeiden sehen wollte.⁴⁴³

- 12.) In den folgenden zwei Monaten, zwischen der ersten und zweiten Lesung, sah man das dialektische Spiel zweier Partner, die voneinander nicht lassen konnten, auch wenn sie es gewollt hätten. Geradezu faszinierend nimmt sich ein Schattenspiel aus, das schemenhaft so etwas andeutete, wie eine parlamentarische Abhängigkeit von Regierung und parlamentarischen Kräften, natürlich, ohne daß Tirpitz sich als Vorläufer einer Parlamentarisierung verstanden hätte.⁴⁴⁴

Lieber war auf Gedeih und Verderben auf Tirpitz angewiesen, denn dieser war der einzige wirkliche Verbündete des Zentrumsführers in der Regierung. Ohne Tirpitz wäre der Traum Liebers schnell ausgeträumt gewesen, das Zentrum aus der fruchtlosen Opposition herauszuführen und die Partei zum Kern einer Regierungsmehrheit zu machen, in der sie zwar nicht Regierungspartei, wohl aber die "regierende Partei" war.⁴⁴⁵ Tirpitz dagegen konnte sein Programm nicht ohne das Zentrum verwirklichen, er war im Grunde abhängig vom guten Wil-

443) Herzfeld, Miquel, op.cit., S. 551

444) Berghahn, op.cit., S. 538

445) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 148
Petter, Deutsche Flottenrüstung von Wallenstein
bis Tirpitz, op.cit., S. 199

len des Zentrums, fast genauso wie eine parlamentarische Regierung vom Vertrauen des Parlaments.

So war es nur folgerichtig, daß Tirpitz, zusammen mit Bülow und Miquel, gegen den Widerstand der rein preußisch-konservativen Minister dafür eintrat, dem Zentrum in kirchenpolitischen Fragen Zugeständnisse zu machen. Angesichts der entscheidenden Stellung des Zentrums für Flotten- und auch Sammlungspolitik, sowie für die bevorstehende Erledigung des Kanalgesetzes in Preußen, konnte die Frage der kirchenpolitischen Zugeständnisse an das Zentrum nur nach übergreifenden, gesamtpolitischen Gesichtspunkten entschieden werden. Miquel sprach ganz sicher in voller Übereinstimmung mit Tirpitz, wenn er demgemäß feststellte, daß "jetzt der Zeitpunkt gekommen sei, die katholische Bevölkerung für das Reich zu gewinnen; das Reich sei nicht fertig, solange die katholische Bevölkerung es als Gegner betrachte." 446

Zwar hielten sich wegen des Widerstandes der preußischen Minister und des Kaisers die Zugeständnisse in sehr begrenztem Rahmen - keine Aufhebung des Jesuitengesetzes, nur Wiederzulassung zweier verwandter Orden. Dies konnte aber Liebers grundsätzliche Bereitschaft nicht mindern, die Vorlage durchzubringen,⁴⁴⁷ denn für ihn standen ja nicht die angeb-

446) Herzfeld, Miquel, op.cit., S. 550
Zeender, op.cit., S. 63/64

447) Bachem, op.cit., S. 475
Zeender, op.cit., S. 69

lich so "lebenswichtigen Angelegenheiten" der kirchenpolitischen Kompensationen im Vordergrund - die waren wohl mehr eine taktische Wendung im Reichstag, um die konservativ-aristokratischen Elemente des Katholizismus zu beruhigen -, sondern die viel entscheidendere Aufgabe, das Zentrum mit Hilfe der Flottenpolitik zur ausschlaggebenden Partei zu machen.⁴⁴⁸

- 12.1. Bis zum Beginn der Kommissionsberatungen und vor den entscheidenden Abstimmungen im Reichstag wurden noch einmal alle Massenbeeinflussungsmittel eingesetzt, erreichte die Propagandakampagne ihren Höhepunkt, um Druck auf das Parlament auszuüben, was ja ein zentraler Punkt der Werbefeldzüge war.⁴⁴⁹

Zunächst fand am 13. Januar 1898 eine aufsehenerregende Versammlung von über 1000 Vertretern aus Handel und Industrie statt, der Höhepunkt der Agitation der wirtschaftlichen Interessengruppen. Vertreter fast aller deutscher Handelskammern, zahlreiche Innungsverbände, der Fraktionen des Reichstages, der Kolonialvereine und aller wesentlichen wirtschaftlichen Verbände und bedeutender Städte verfaßten eine Resolution, die die Überzeugung aussprach, "daß das Reich dringend einer Verstärkung seiner Seemacht bedürfe." ⁴⁵⁰

448) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 148

449) Meyer, op.cit., S. 196

450) Oldenhege, op.cit., S. 43

Ein anderer Schwerpunkt der Flottenpropaganda waren die neuralgischen Punkte des Zentrums, Bayern und das Rheinland. Während man im Rheinland vor allem auf die guten persönlichen Beziehungen Capelles zu Lieber baute, auf dessen Durchsetzungskraft man setzte,⁴⁵¹ veranstaltete in Bayern die "Münchener Allgemeine Zeitung" eine Umfrage und verschickte an 1800 Vertreter der Kunst und Wissenschaft, der Armee und aller Berufsschichten Fragebögen, die z.B. die Fragen enthielten: "Halten Sie eine starke Flotte im Falle eines Krieges für notwendig?" oder "als Machtfaktor für die deutsche Politik, besonders in Europa?" oder "zur Erhaltung und Förderung des auswärtigen Handels und der Handelsschifffahrt?" Unter den 400 Antworten, die auszugeweiſe als Beilage der Zeitung erschienen, standen die von Lujo Brentano, Hans Delbrück, Otto Gierke, Dietrich Schäfer, Max Weber und Ulrich von Wilamowitz-Moellendorf.⁴⁵²

- 12.2. Als am 24. Februar die 29-köpfige Budgetkommission des Reichstages zusammentrat, standen viele Mitglieder der Kommission unter dem nachhaltigen Eindruck der Propaganda-

451) Deist, op.cit., S. 125

452) Steinberg, op.cit., S. 179
Oldenhage, op.cit., S. 48/49

kampagne. Allein die Kommission hatte 165 Petitionen aus ganz Deutschland und Übersee erhalten, die den Eindruck machten, sie seien alle in Deutschland vorproduziert, entscheidend war aber, daß sie sich bis auf zwei für die Flottenvorlage aussprachen.⁴⁵³

Lieber, der sich durch intensives Studium mit Fragen des Seewesens bekanntgemacht hatte, fungierte in der Budgetkommission als Referent für den Marineetat. In der Kommission sprach er, gemäß seiner zurückhaltenden Taktik, stets nur als Referent oder für seine Person, ohne die Fraktion in irgendeiner Weise zu binden. So hielt er sich den Rücken frei, schuf aber faktisch vollendete Tatsachen, mit denen er dann seine Gegner in der Partei konfrontieren konnte.⁴⁵⁴

12.2.1. Im Zentrum der Beratungen konnte nur eine Kompromißlösung zwischen Lieber und Tirpitz stehen, denn die Positionen der anderen Parteien waren fixiert. Nationalliberale und Freikonservative waren klare Befürworter der Vorlage, Konservative und Freisinnige Vereinigung hatten zwar Bedenken, stellten diese aber zurück, nicht zuletzt, weil die Vertreter der "erwerbenden Klassen... durch Aussicht auf neue Handelswege geködert.. " worden waren. Sozialdemokraten und Freisinnige waren entschiedene Gegner der Vorlage. Insgesamt war bei Beginn der Beratungen "die allgemeine Stimmung in Deutschland eine ungleich freudigere und zuversichtlichere als noch vor vier Monaten."⁴⁵⁵

453) Steinberg, op.cit., S. 182

454) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 139
Bachem, op.cit., S. 475
Zeender, op.cit., S. 69

455) Vierhaus, Tagebuch Spitzenberg, op.cit., S. 182
Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 150/151

Liebers Taktik mußte von der Notwendigkeit ausgehen, der Regierung entgegenzukommen, denn nur dann konnte er auf Zugeständnisse rechnen, die er wiederum als Erfolg den Opponenten in der Partei vorweisen konnte.⁴⁵⁶

Das Entgegenkommen signalisierte Lieber schon in der ersten Sitzung am 23. Februar, als er den Umfang der Vorlage mit ihren 19 Linienschiffen, 12 Großen Kreuzern, und 30 Kleinen Kreuzern anerkannte, zu vorübergehenden Schwierigkeiten führte es dann aber, als es an die von Lieber geforderten Kompensationen ging. Diese Friktionen waren aber nur vorübergehend, da sowohl Lieber als auch Tirpitz auf einen Kompromiß angewiesen waren. Im Endergebnis erkannte die Regierung den Geschwadergrundsatz an, d.h. in § 1 wurde die Organisation in zwei Geschwader zu je acht Linienschiffen ausdrücklich in den Gesetzestext aufgenommen. Die Kosten der Vorlage wurden in § 7 fest begrenzt (409 Mill.), eine Limitierung, die Tirpitz auf Capelles Anraten akzeptierte, da "die Geldbeschaffung keine Schwierigkeiten machte," und "diese Geldgrenze dem Reichstag das Gesetz mündgerecht gemacht hat."⁴⁵⁷

456) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 150/151

457) Tirpitz, op.cit., S. 100

Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 154

Die jährliche Bewilligung der notwendigen Finanzmittel durch den Reichshaltetat wurde klargestellt, auf Antrag des Zentrumsabgeordneten Müller(Fulda) wurde das Septennat in ein Sextennat umgewandelt, eine Verkürzung, die ebenso wie die Klarstellung der jährlichen Bewilligung die Bindung des Reichstages auflockern sollte.⁴⁵⁸ Für Tirpitz konnte das Sextennat nur willkommen sein, da er so seine Flotte 1 Jahr früher bekommen konnte.⁴⁵⁹

12.2.2. In der Deckungsfrage, die unter sozialen Gesichtspunkten eine wichtige Rolle für Lieber spielte, konnte er sich nur sehr begrenzt durchsetzen. Sein Bestreben war darauf gerichtet, Sicherungen für den Fall eines Mehrbedarfes zu erhalten, der durch Reichseinnahmen nicht gedeckt werden konnte. Eine dann erforderliche finanzielle Belastung sollte nicht die große Masse belasten, sondern vorzugsweise die "leistungsfähigen Schultern." Zu diesem Zweck griff er auf den aus seiner Reichstagsrede bekannten Vorschlag zurück, den Mehrbedarf durch Matrikularbeiträge der Bundesstaaten aufzubringen, den diese wiederum durch einen gestaffelten Zuschlag zur Steuer auf die Einkommen über 10000 Mark decken sollten, quasi eine "verkappte direkte Reichssteuer."⁴⁶⁰ Freiherr von Thielmann blockte diesen Vorschlag sofort mit

458) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 155
Hallmann, op.cit., S. 323

459) Tirpitz, op.cit., S. 101
Steinberg, op.cit., S. 139

460) Steinberg, op.cit., S. 136
Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 157/159

der Bemerkung ab, daß dieser "keine Hoffnung hätte, den Bundesrath zu passieren," da er sowohl ein Bruch mit der föderalistischen Tradition, als auch eine Verletzung des Artikels 58 der Reichsverfassung darstelle.⁴⁶¹

Der Vorschlag hatte aber auch für Lieber eine problematische Seite. Er war zwar geeignet, durch den Appell an das soziale Gewissen Opposition in der Partei abzubiegen, hatte aber auch einen Aspekt, von dem sich in Eintracht Regierung und bayerische Zentrumsopposition gemeinsam betroffen fühlten: den Eingriff in die Rechte der Einzelstaaten. So sprach Thielmann sinnigerweise auch für die partikularistischen Bayern, als er den Antrag Liebers mit den Worten ablehnte, "daß die Reichsverfassung keine Vorschriften enthalte, auf Grund deren die Einzelstaaten hinsichtlich des Weges, auf welchem sie die Matrikularanträge aufzubringen haben, gebunden werden könnten."⁴⁶²

So ist es leicht erklärbar, daß Lieber auf den Antrag aus den gleichen Gründen verzichten mußte, aus denen er ihn eingebracht hatte: um die bayerische Zentrumsgruppe aus der Oppositionshaltung herauszuführen.⁴⁶³

Es gelang schließlich, das Deckungsproblem durch das Eingreifen des alten Bannigsen aus dem Weg zu räumen, der da-

461) Steinberg, op.cit., S. 187

462) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., 3. Bd. (161), S. 1703

463) Mehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 162

durch am Endpunkt seiner langen parlamentarischen Tätigkeit "noch zu dem Durchbringen einer für Deutschlands Wehrhaftigkeit so wichtigen Vorlage hatte mitwirken können," einen Erfolg, den er "mit großer Freude" in einem Brief seiner Frau mitteilte.⁴⁶⁴

Der Kompromiß begnügte sich schließlich in § 8 mit der Formulierung, daß der Mehrbedarf "nicht durch Erhöhung oder Vermehrung der indirekten, den Massenverbrauch belastenden Reichssteuern gedeckt werden durfte." Der Ausgleich wurde durch eine Erklärung des Staatssekretärs des Reichsschatzamtes erleichtert, in der er ausführte, daß bei wegen des Flottengesetzes evtl. notwendig werdenden neuen Landessteuern "die Einzelregierungen ihrerseits darauf Bedacht nehmen, bei einer derartigen finanziellen Maßregel die stärkeren Steuerkräfte heranzuziehen."⁴⁶⁵

Es handelte sich beim § 8 zwar nur um eine negative Formulierung, aber durch das betonte Eintreten von Lieber für den sozialen Gesichtspunkt hatte er sich ein wesentliches Wahlkampffargument geschaffen, dem Mitgliedern seiner Fraktion die Zustimmung zum Flottengesetz erleichtert und jeder gegnerischen Argumentation den Boden entzogen. Lieber hatte damit nach Delbrück das Kunststück fertiggebracht, das Zentrum gleichzeitig als "staatserhaltende"

464) Oncken, Bennigsen, op.cit., S. 608
Steinberg, op.cit., S. 193

465) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., 3.Bd.(161),
S. 1703

und als "volkstümliche" Partei zu demonstrieren. ⁴⁶⁶

12.2.3. Wenn man die Zugeständnisse der Regierung näher unter die Lupe nimmt, fällt es allerdings schwer, auf lange Sicht von Erfolgen zu sprechen. Tirpitz hatte trotz aller Konzilianz in Einzelfragen an dem Kern des Gesetzes nicht rühren lassen. Er war überall dort dem Zentrum entgegengekommen, wo die Zentralpunkte der Vorlage, wie Schlachtflottengedanken, Beschaffungstermin, Ersatzbauregel, nicht gefährdet waren.

Die jährliche Bewilligung hatte letztlich nur formalen Charakter, ⁴⁶⁷ die finanzielle Limitierung konnte den Reichstag nicht vor eventuellen Nachbewilligungen schützen, da er durch die gesetzliche Festlegung unbestreitbar unter einem gewissen Zugzwang stand, außerdem die Höchstgrenze nur für die Gesamtzeit, nicht für die einzelnen Jahre festgelegt war. ⁴⁶⁸

Das Sextennat und der Geschwadergrundsatz hatten Folgen, die nur noch als "Ironie der Geschichte" bezeichnet werden können, denn sie brachten zwei ganz wesentliche Elemente der Flottenpolitik, die in ihren langfristigen Auswirkungen sicher nicht den Intentionen der Urheber entsprachen: das Nachfordern von ganzen Geschwadern und das "Dreiertempo" (jährlicher Bau von

466) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 156-160
Steinberg, op.cit., S. 188

467) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 155

468) Steinberg, op.cit., S. 190
Hallmann, op.cit., S. 323

drei Großkampfschiffen), das ein prägendes Element des Schlachtflottenbaues bis zum Weltkrieg blieb. Der Septennatsentwurf hatte zwar auch schon eine Höchstbaurrate von drei Schiffen pro Jahr vorgesehen, aber erst durch das Sextennat wurde der Gedanken eingeführt, das "Dreier-tempo" nicht nur als Obergrenze, sondern als Regelbaurrate zu betrachten. Der Grund lag einfach darin, daß die gleiche Anzahl von Schiffen in kürzerer Zeit gebaut werden mußte, so daß man gezwungen war, zwei Linienschiffsbauten je ein Jahr vorzuziehen, so daß von 1898 bis 1900 jährlich drei große Schiffe in den Bauplan eingestellt werden mußten - anstelle von jeweils drei 1898/1899 und nur zwei im Jahre 1900, wie ursprünglich vorgesehen. ⁴⁶⁹

12.2.4. Wie energisch Tirpitz dagegen an den essentiellen Bestandteilen der Flottenvorlage festhielt und wie offen noch das Ergebnis des "Schattenboxens" zwischen dem Parteiführer und dem Admiral war, zeigte die Opposition, die Lieber am 8. März 1898 in der eigenen Partei entgegentrat. An diesem Tag rebellierten in einem Wahlvorbereitungsausschuß einige Zentrumsabgeordnete unter Führung Dr. Alois Fritzens gegen Liebers Führung. Der Protest richtete sich in erster Linie gegen die Bestimmungen des Gesetzes, die die Ersatzfristen

469) Hallmann, op.cit., S. 324

Hallmann, op.cit., S. 306

Thalheimer, op.cit., S. 94/95

regelte, d.h. die Fristen (15, 20 oder 25 Jahre) innerhalb denen die veralteten Schiffe durch Neubauten ersetzt werden mußten. Im Gesetzestext wurde zu dieser Regelung eingeführt, daß für eine Verlängerung der Ersatzfristen die Zustimmung des Bundesrates, für eine Verkürzung diejenige des Reichstages notwendig war.⁴⁷⁰ Diese Regelung erlaubte es Tirpitz über den Bundesrat, jede eigenständige Änderung des Ersatztempos durch den Reichstag zu verhindern und sicherte dadurch die Automatik der Ersatzbauten, was ja ein ganz wesentlicher Kernpunkt des Gesetzes war. Gerade in der dadurch gegebenen konsequenten Durchsetzung eines gleichmäßigen Flottenbaues auf lange Sicht nach festen Grundsätzen lag ja das wesentliche Verdienst von Tirpitz.⁴⁷¹ Als Fritzen nun gerade forderte, dieses essentielle Recht des Bundesrates aus dem Text zu streichen, war es kein Wunder, daß Tirpitz diese Forderung "als nicht akzeptabel" bezeichnete und sogar mit seinem Rücktritt drohte. Diese Drohung war zwar angesichts der Abhängigkeit Liebers von Tirpitz ein geschickt gezielter "Schuß vor den Bug", hatte aber unter rein verfassungsgemäßen Gesichtspunkten mehr den Anschein eines Bluffes, denn Tirpitz war als Staatssekretär eines Reichsamtes abhängiger und weisungsgebundener

470) Hallmann, op.cit., S. 330

471) Hubatsch, Ära Tirpitz, op.cit., S. 64

Untergebener des Reichskanzlers und damit gar nicht befugt, wegen einer Kontroverse innerhalb einer Partei zurückzutreten. Darüber hinaus war es für Tirpitz als Offizier, der in einem Befehls- und Gehorsamsverhältnis zu seinem "obersten Kriegsherrn" stand, geradezu undenkbar, aus eigenem Willen zu resignieren.⁴⁷² Kapitän zur See von Seckendorf schrieb an Senden, daß er gar nicht verstehen könne, wie Tirpitz überhaupt eine Verbindung zwischen dem Scheitern des Flottengesetzes und seinem Amtsverbleib herstellen könne, denn "wir haben kein parlamentarisches Regime und ich hoffe, daß wir niemals eines haben werden."⁴⁷³

Steinberg hebt in seiner klaren Analyse einen wesentlichen Aspekt von Tirpitz' Agieren heraus, den Umstand nämlich, daß der Staatssekretär gerade durch sein quasi-parlamentarisches Verhalten erfolgreich war. Und parlamentarisches Verhalten war es ja, wenn er die führenden Köpfe des Reichstages wie Lieber ernst nahm, sie in ihrem Selbstwertgefühl hob und dadurch ihr Vertrauen gewann.⁴⁷⁴

Auf Grund dieser geschickten Behandlung des Reichstages und seiner "verhältnismäßigen Unabhängigkeit vom Parlament" konnte er sich leisten, "Quangeleien sich... selber totlaufen

472) Huber, op.cit., Bd. 3, S. 835
Steinberg, op.cit., S. 191

473) Steinberg, op.cit., S. 191

474) Steinberg, op.cit., S. 191/192

zu lassen." ⁴⁷⁵ Tatsächlich konnte der Angriff Fritzens abgewehrt werden, am 17. März gelang es dann die Vorlage in der Budgetkommission mit 19 gegen 8 Stimmen durchzubringen. Die Mitglieder des Zentrums stimmten mit Ja, bis auf den Abgeordneten Müller(Fulda), der mit den drei Sozialdemokraten, zwei Radikalen, dem einen Polen und dem Abgeordneten Galler von der Deutschen Volkspartei gegen die Vorlage stimmte. ⁴⁷⁶ Das Abstimmungsergebnis und besonders das Verhalten des Zentrums wurden vom "Vorwärts" in einem scharfen Leitartikel, "Das Volk muß es zahlen", angegriffen: "Herr Dr. Lieber ist auch über den letzten Stock gesprungen, der ihm von den wonnigen Umarmungen der Regierungen trennte... . Das Zentrum hat nun alle Ideale, die es je besessen, verbannt.. . Die konservativ-national-liberale Militärreaktion erreichte alle ihre Wünsche mit Hilfe des Zentrums." ⁴⁷⁷

- 13.) Als am 23. März 1898 die Schlußdebatte im Reichstag begann, war auf dem Weg zum deutschen Schlachtflottenbau eine entscheidende Wegemarke überschritten: das Forum der zweiten Lesung der Flottenvorlage im Reichstag demonstrierte augenfällig, daß der Flottenbau nicht mehr nur ein militärisch-strategisches Anliegen war, ausgeheckt von einer "Kamarilla"

475) Tirpitz, op.cit., S. 126

476) Steinberg, op.cit., S. 193

477) Oldenhege, op.cit., S. 76

in verborgenen Amtsstuben, sondern ein Gegenstand reichsweiten Interesses.

13.1. Lieber eröffnete als Referent der Budgetkommission die Debatte mit einem Resümee der Kommissionsverhandlungen. Er hob besonders die "nicht unwesentlich veränderte Gestalt" der Vorlage hervor. Dabei unterstrich er die Tatsache, daß an "Stelle der einfachen Aufzählung... der Schiffe.. die Organisation der Flotte getreten ist;" führte die Umwandlung des Septennats in das Sextennat an und betonte, daß durch die Budgetkommission das "jährliche Budgetrecht des Reichstages deutlicher zum Ausdruck gebracht wurde."⁴⁷⁸ Er räumte dann allerdings ein, daß sich "im wesentlichen durch diese Beschlüsse der Kommission an dem Zwecke der Vorlage nichts geändert hat, welcher nach wie vor dahin geht, den Sollbestand der Flotte in den Hauptschiffsklassen, die Frist, in der dieser Sollbestand erreicht werden soll, die Ersatzbauten, die Indiensthaltung.... die Bemessung des Mannschaftsbestandes gesetzlich festzulegen."⁴⁷⁹ Den Schwerpunkt seiner Ausführungen legte er dann auf den Nachweis, daß die gesetzliche Bindung des Reichstages ihre Berechtigung in den gesetzlichen bzw. verfassungsmäßigen Grundlagen nicht nur des Deutschen Reiches, sondern auch schon in denen des Norddeutschen Bundes fand.⁴⁸⁰ Abschließend ging er auf

478) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., 3.Bd.(161), S. 1697

479) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 1697/1698

480) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 1699

die Deckungsfrage ein, indem er im Gegensatz zur Rede vom 7. Dez. die gute Lage der Reichsfinanzen hervorhob und daran die optimistische Folgerung knüpfte, daß eine erhöhte Inanspruchnahme der Steuerkraft nicht zu erwarten sei.⁴⁸¹ Während er in seiner Rede am 7. Dezember noch

stark den sozialen Charakter der Deckungsfrage herausstrich,⁴⁸² war am 23. März nur noch in mehr negativen Formulierungen davon die Rede, daß einer "Beunruhigung weiterer Volkskreise" zu begegnen sei, und daß man auch "für den schlimmsten Fall Vorsorge zu treffen habe."⁴⁸³

Überhaupt ist aus dem Vergleich der beiden Reden auffällig, wie stark Lieber unter dem Druck seiner Verhandlungsposition und wohl auch unter dem Eindruck einer Vorlage, die "mit einem Materiale, so reich wie nie zuvor, dem Reichstag unterbreitet wurde,"⁴⁸⁴ seine noch in der Rede vom 7. März geäußerten Bedenken relativierte, besonders hinsichtlich der Finanz- und Deckungsfrage.

Entscheidend war aber, daß es Liebers Verhandlungsgeschick gelungen war, zwei Drittel der Partei hinter sich zu bringen, dies signalisierten die anschließenden Ausführungen des Grafen Hompesch. Lediglich die bayerischen Abgeordneten blieben bei ihrem Nein, sie waren aber nunmehr ungefährlich, da sie

481) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., Bd.1(159), S. 39/30, Bd. 3(161), S. 1702

482) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., Bd.1(159), S. 39

483) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., Bd.3(161), S. 1702

484) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., Bd.3(161), S. 1698

innerhalb der Partei isoliert waren.⁴⁸⁵

Von dieser "Minderheit" konnte Hompesch nur vermelden, daß sie sich zwar "in dem Ziel mit der Mehrheit der Fraktion einig weiß," aber nicht "bezüglich des Weges."⁴⁸⁶ Diese Auffassung unterstrich der Abgeordnete Dr. Schaedler im weiteren Verlauf der Diskussion ausdrücklich für die "Dissidenten", wobei er besonders den prophetischen Gedanken äußerte, "daß wir (finanziell, Z.d.V.) noch nicht am Ende sind, daß die Lasten auf die Dauer nur sehr schwer oder gar nicht getragen werden können," daß diese Lasten insbesondere "das Landheer mit seinen Bedürfnissen in den Hintergrund drängen" werden.⁴⁸⁷ Die Mehrheit dagegen - so Hompesch - wolle "die Verantwortung für das Scheitern des für die Entwicklung Deutschlands bedeutsamen Gesetzes" nicht übernehmen und stimme daher der Vorlage "in dieser von der Kommission gefundenen Form zu."⁴⁸⁸

13.2. Eugen Richter wurde auch in der zweiten Lesung wieder seiner führenden Oppositionsrolle gegen die Marinevorlage gerecht. Er betonte erneut, daß "wir gegen dieses Flottengesetz konstitutionelle Bedenken schwerster Art haben, finanzielle Gründe," und bestritt auch, daß "ein Bedürfnis zur Zeit erkennbar ist, den Flottenbestand zu erhöhen."⁴⁹⁰

485) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 162

486) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., Bd.3(161),S. 1705

487) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 1716/1717

488) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 1735

489) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 1733

Genau die gleiche Ablehnung markierten Dr. Schoenlank und Bebel von den Sozialdemokraten, die die Haltung des Zentrums als vollkommene Desavouierung der traditionellen Politik des Zentrums brandmarkten und die Ablehnung der Vorlage als selbstverständlich ansahen.⁴⁹⁰

Kennzeichnend für das Auftreten von Tirpitz blieb sein konziliantes Verhalten gegenüber dem Reichstag. Er wiederholte noch einmal sein Versprechen aus der ersten Lesung "unseren militärischen Standpunkt und unsere Motive rückhaltlos darzulegen" - von den politischen Motiven schwieg er. Geschickt wies er auf die Kommissionsberatungen hin, als Beweis für seine versprochene Offenheit. Kernpunkt seiner Ausführungen war immer wieder der Bezug auf Sachfragen, womit er treffend den Eindruck vermittelte, als ob er der unparteiliche Fachmann sei, der frei war von irgendwelchen Parteiinteressen. Der Admiral hatte volles Verständnis für "jede wirklichen sachlichen Bedenken," stellte sein Bemühen heraus, über diese "selbstverständlich vorhandenen Bedenken" "aufklären zu können im weitesten Maß" und stellte fest, daß "der Herr Vorredner (Richter) nicht mit einem Wort die sachlichen Gründe widerlegt hat... ." ⁴⁹¹

Trotz allem Bemühen, sich als den emotionslosen, ganz auf die Sache ausgerichteten Fachmann zu zeichnen, gab er doch am Schluß seiner Ausführungen am 24.3. einen Blick frei auf die

490) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 1706/1707

491) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 1733

innere Erregung, von der eben auch der ansonsten so emotionslose Fachmann Tirpitz ergriffen wurde. Bitter beklagte er sich dabei über den Vorwurf, "daß die Marineverwaltung kein Vertrauen verdient." Tief mußte ihn doch dieses Mißtrauen Richters verletzt haben, das ihm "bereits entgegenwehte, als ich von Asien zurückgerufen wurde," ein Mißtrauen, das er für unabänderlich hielt und auf das er noch viele Jahre später, 1919, in seinen Erinnerungen, bitter zurückkam.⁴⁹²

Nach einer voll zustimmenden Rede des Abgeordneten Bennigsen ergriff vor der Abstimmung über die einzelnen Paragraphen Bebel das Wort. Im Mittelpunkt seiner Rede stand der Gegensatz von monarchischer Gewalt und parlamentarischem Gesetzgebungsrecht mit dem konstitutionellen Budgetrecht. Gegenüber dem Vorwurf Bennigsens, daß es in keinem europäischen Parlament Streit um Fragen militärischer und maritimer Art in solcher Gestalt gebe, wie es im deutschen Reichstag der Fall sei, verwies Bebel auf die unfertigen parlamentarisch-konstitutionellen Zustände in Deutschland, auf die "Ohnmacht, die wir im Deutschen Reichstag haben."⁴⁹³ Er warnte unter Hinweis auf den Verfall der Nationalliberalen Partei in den letzten 25 Jahren das Zentrum vor den Folgen seiner Schwenkung zur "Regierungspartei"⁴⁹⁴ und verwies

492) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 1733

Tirpitz, op.cit., S. 79

493) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 1739/1749

494) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 1740

zuerst mit geradezu prophetischem Seherblick auf die rechte Seite des Hauses, in der er "eine große Anzahl fanatischer Englandhasser sah, die lieber heute als morgen mit England anbinden möchten," dann auf das Menetekel eines drohenden Rüstungswettlaufes und auf die Unmöglichkeit "gegebenenfalls unsere Kolonien verteidigen zu können."⁴⁹⁵

Wie wenig Eindruck diese aus der Rückblende so vorausschauende Rede auf die Mehrheit des Reichstages gemacht hatte, zeigten die nachfolgenden Abstimmungen, die nach dieser grundlegenden Aussprache der zweiten Lesung stattfanden.

Über den entscheidenden § 1 und den § 2 fanden namentliche Abstimmungen statt, bei den folgenden Paragraphen nicht mehr. Für den grundlegenden § 1 stimmten am 24.3.1898 von 351 Mitgliedern des Reichstages 212 mit Ja, mit Nein 139. Dagegen stimmten die Sozialdemokraten, die Deutsche und die Freisinnige Volkspartei, die Polen, Welfen und die Elsaß-Lothringer geschlossen, sowie eine Minorität des Zentrums.

Über den § 2 wurde am 26.3. auf Antrag der Abgeordneten Singer und von Volmar ebenfalls namentlich abgestimmt. Dabei stimmten von 311 Abgeordneten 193 mit Ja und 118 mit Nein.⁴⁹⁶

Die weitere langwierige Abstimmungsprozedur fand mit der Ge-

495) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 1746/1747

496) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 1763
Oldenhage, op.cit., S. 77
Thalheimer, op.cit., S. 107

santabstimmung über die Flottenvorlage "nach den Beschlüssen zweiter Lesung" ihr Ende. Der Präsident des Reichstages stellte unter lebhaftem Beifall des Hauses lapidar als Ergebnis der Abstimmung fest: "Das ist die Mehrheit; die Vorlage ist angenommen." Nach der dritten Lesung wurde die Vorlage dem Bundesrat überwiesen, über dessen Zustimmung keine Zweifel bestanden. Am 10. April 1898 trat das erste Flottengesetz mit der Veröffentlichung im Reichsgesetzblatt in Kraft. 497

- 14.) Mit der Annahme des ersten Flottengesetzes hatte Tirpitz die erste Etappe seines Zieles erreicht, für das Reich aber begann nicht nur ein neuer Abschnitt seiner Militärgeschichte, sondern eine Ära in der Entwicklung des Wilhelminischen Deutschland. Tirpitz hatte in weniger als einem Jahr aus einer unkontrollierten Flottenpolitik ein klar strukturiertes, gesetzlich angelegtes Flottenprogramm gemacht. Der Flottenbau wurde von einer relativ abseits gelegenen Frage zentraler Diskussionspunkt der Nation, repräsentiert durch das Reichtagsforum. Der Entscheidungsprozeß im Reichstag hatte zwar auch die zentrifugalen Tendenzen im Parteiengefüge und in der Innenpolitik gezeigt; Tirpitz hatte aber die Fähigkeit demonstriert, trotz dieser zentrifugalen Tendenzen zwischen den einzelnen Parteien und innerhalb des Zentrums durch sein Eingehen auf parlamenta-

497) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 1843

Oldenhage, op.cit., S. 77

rische Bedürfnisse und Formen eine Vertrauensbasis zu schaffen. Deren Kennzeichen war ein ambivalentes Abhängigkeitsverhältnis zwischen Tirpitz und dem Zentrum, so daß ein Auseinanderfallen dieser Partei für den Admiral so schädlich gewesen wäre wie für das Zentrum ein Verschwinden von Tirpitz aus der Regierung. Um diese - wenn auch prekäre - Vertrauensbasis zu erlangen, mußte Tirpitz ohne Zweifel auch mit taktischen Winkeln arbeiten, um den "Stock" möglichst niedrig zu halten. Daraus aber den Schluß zu ziehen, daß die Parteien vollkommen blind in das "Abenteuer Flottenpolitik" gestolpert seien, daß Tirpitz nur als perfekter "Verschlei-erungspolitiker" charakterisiert werden kann, würde eine Verzerrung des historischen Befundes darstellen.

Schon eine Durchsicht der leidenschaftlichen Reichstagsdebatten zeigt ganz offensichtlich, daß sich die Vertreter aller Parteien - nicht etwa nur die der Sozialdemokraten oder des Freisinns - über die Konsequenzen des Gesetzes vollkommen im Klaren waren. Die mit dem ersten Flottengesetz erreichte Zäsur war nicht nur der von Tirpitz aufgezogenen Propagandakampagne zuzuschreiben oder der vollkommenen Überwältigung der Abgeordneten von der Persönlichkeit des Admirals. Damit soll nicht gesagt werden, daß die Flottenpropaganda keinen Einfluß auf den Reichstag

gehabt hätte. Mit einer Feststellung dieser Art ist aber über die Motivation der Parteien des Reichstages noch nichts ausgesagt. Dieser liegen vielmehr Beweggründe zugrunde, die im Kern unabhängig von der Flottenpropaganda waren oder von einer irgendwie gearteten Verschleierringtaktik. Die Antriebsmomente der ausschlaggebenden Parteien waren ausschließlich mit essentiellen Interessenkonstellationen dieser Parteien verbunden, die wiederum getragen waren von Grundströmungen, die ganz unabhängig waren von irgendwelcher Propaganda und von agitatorischem Geschick.⁴⁹⁸

Die Basis dieser Grundströmungen war das eingangs erwähnte gewandelte nationale Bewußtsein, das sich nicht mehr mit der Saturierung in kontinental-europäischen Kategorien zufriedengab, sondern das als Ausdruck eines neuen Generationengefühls seine Aufgaben auf größeren Schauplätzen suchte und sich in Schlagworten wie Weltmacht und Seemacht ausdrückte, als deren unverzichtbares Instrument die Flotte angesehen wurde.

Diese breite Grundströmung wurde aber nicht nur von Emotionen getragen, sondern auch von den außenpolitischen Eindrücken eines weltweiten Navalismus und Imperialismus und von der innenpolitischen Erfahrung, daß sich das Reich in einem schnellen und nachhaltigen wirtschaftlichen Aufschwung befand, aus dessen Erträgen scheinbar mühelos die finanzielle Unterlage für den Schlachtflottenbau erwirtschaftet werden konnte.

⁴⁹⁸) Meyer, op.cit., S. 192/193

Gerade diese vom Staatssekretär des Reichsschatzamtcs von Thielmann herausgehobene Tatsache war es, die der Opposition im Reichstag, besonders der Eugen Richters, den Wind aus den Segeln nahm. Dieser hatte ja seine Argumentation stark auf die durch die Flottenvermehrung hervorgehobenen finanziellen Belastungen abgestellt. Daß wirtschaftlicher Aufschwung und Flottenbau auch mit handfesten wirtschaftlichen Interessen verbunden war, mit einem "Panzerplatten patriotismus," ist keine Frage und wird im Anschluß noch behandelt werden.

- 14.1. Das Zentrum war zwar die einzige Partei, die nicht nur ihre noch vor Tirpitz' Amtsantritt vorhandene Gegnerschaft gegen die Flotte aufgab, sondern auch dem ersten und zweiten Flottengesetz zum entscheidenden parlamentarischen Durchbruch verhalf . Gerade beim Zentrum war aber diese Schwenkung nicht auf Marinepropaganda zurückzuführen oder primär auf die zweifelsohne psychologisch geschickte Behandlung von Lieber. Das RMA hatte sich besonders intensiv um das Zentrum und seine führenden Politiker bemüht und kam ihm entgegen, wo es nur möglich war - ich erinnere nur an die ausdrückliche Festlegung des Geschwaderprinzips und das Sextennat. Es gibt auch keinen Zweifel, daß der persönlich eitle Lieber, der mehr etwas vom Gelehrtentyp als vom leidenschaftlichen Vollblutpolitiker an sich hatte,⁴⁹⁹ von der geschlossenen, selbstsicheren Persönlichkeit des Admirals und seinem klar strukturierten System

499) Kehr, Schlachtfloottenbau, op.cit., S. 378

beeindruckt war.⁵⁰⁰ Dies waren alles wichtige Fermente im Entscheidungsprozeß, können aber letztlich den entscheidenden Kurswechsel des Zentrums nicht erklären, der ja gerade für Lieber mit schweren parteiinternen Auseinandersetzungen verbunden war.

Die Zustimmung des Zentrums war in erster Linie das Kennzeichen einer rein parteistrategischen Kursänderung dieser Partei zur Erlangung einer starken innenpolitischen Stellung, eine Position, die das Zentrum über den Zustimmungsprozeß zur neuen Flottenpolitik erreichte, in dessen Verlauf die Partei ihre Unentbehrlichkeit für die Verwirklichung großer nationaler Ziele bewies.⁵⁰¹ Nur durch diese Wendung wiederum konnte sich das Zentrum von dem Angewiesensein auf die einzigen Klammern lösen, die diese heterogene Partei bisher zusammengehalten hatten, von der gemeinsamen religiösen Überzeugung und von ihrem "parlamentarischen Machtstreben", das aber bisher immer auf eine unfruchtbare Oppositionsrolle reduziert war.⁵⁰² Mit der Demonstration, daß das Zentrum eine unentbehrliche positive Kraft war, um parlamentarische Mehrheiten in sogenannten nationalen Fragen zu erringen, wurde für die Partei erst eine sturm feste, tragfähige Basis geschaffen, die die heterogene Partei vor einem Auseinanderfallen in eine bayerische und rheinländische Frak-

500) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 378/379

501) Zeender, op.cit., S. 65

502) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 366

tion auf die Dauer bewahrte, eine Spaltung, die sich immerhin drohend abgezeichnet hatte.

Erst durch die Zustimmung zu großen nationalen Fragen wurden der Gesamtpartei klare, positive politische Ziele gesetzt und innerparteilich ein überragender Integrationsfaktor geliefert. Erst dadurch wurde dem Zentrum die Aussicht eröffnet, Macht im Staate zu gewinnen und sich von seiner bisherigen Lage trennen zu können, nur Machtorganisation gewesen zu sein, ohne ein klares Objekt angeben zu können, für das das Zentrum als politisches Ziel kämpfte. Dies hatte zwar durch Bindungslosigkeit weitgehende Handlungsfreiheit eröffnet, aber auch die Heterogenität der Partei bis zur Spaltungstendenz gesteigert, da ja in einer solchen Partei sich mühe- los konservative, liberale, soziale, agrarische und kapitalistische Tendenzen tummeln konnten.⁵⁰³

Wenn man bedenkt, daß es sich bei diesen Problemen um Existenzfragen der Partei handelte, ist die Behauptung nicht schwer, daß das Zentrum (mit Ausnahme der Bayern) unter ausschlaggebender Führung Liebers in jedem Fall für das Flottengesetz gestimmt hätte, wie verschleiert die Begründung zum Gesetz auch immer ausgefallen wäre. Lieber hatte klar erkannt, daß das Zentrum mit der Amtsübernahme von Tirpitz vor der ein-

503) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 365/366

maligen Chance stand, die ausschlaggebende Partei zu werden, sie an die Position zu setzen, die bis 1878 die Nationalliberalen innehatten. Wie stark sich Lieber von allen Hindernissen freinachte, zeigt die Tatsache, daß die Flottengesetze ohne grundlegende Konzessionen in den religiösen Fragen angenommen wurde, obwohl der Zentrumsführer unter starkem Druck des Kardinal Kopp und der Ultramontanen stand, die massiv auf einen Abbau der Kulturkampfmaßnahmen drängten.⁵⁰⁴

In zähem Ringen hatte Lieber die Mehrheit der Fraktion für die Flottenpläne gewonnen, er hatte durch seinen Einsatz "schließlich das Gesetz gesichert," ohne daß die Partei in einen Taumel der Flottenbegeisterung verfallen wäre, die Grundlage der Schwenkung war reine "Parteiräson."⁵⁰⁵

14.2. Da die Sozialdemokraten die Flottenvermehrung grundsätzlich ablehnten, die Stichhaltigkeit der Begründung der Marinevorlage überhaupt abstritten,⁵⁰⁶ braucht auf sie in diesem Zusammenhang nur noch kurz eingegangen werden, hier konnte von einer Einwirkung von Propaganda oder Verschleierungsversuchen keine Rede sein, da die SPD seit dem Erfurter Programm auf eine doktrinär-marxistische Linie festgelegt war, sich gegen Kapitalismus und Imperialismus aussprach, Wehr-

504) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 372

505) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 365
Tirpitz, op.cit., S. 365

506) Lothholz, op.cit., S. 183

forderungen und die Flotte als Teil des Militarismus und als eine "den Interessen der herrschenden Klasse und dem Dienst des Kapitalismus geweihte Einrichtung" grundsätzlich ablehnten.⁵⁰⁷ Die Sozialdemokraten waren überhaupt diejenigen, die die weitreichenden Konsequenzen der Flottenrüstung, wie Wettrüsten und die damit verbundene Verschärfung der internationalen Beziehungen, immer wieder herausstellten und die durchschauten, daß die Schlachtflotte besonders gegen England gerichtet war.⁵⁰⁸

14.3. Bei den Nationalliberalen konnte es sich gar nicht darum handeln, sie von der Notwendigkeit eines Flottengesetzes zu überzeugen, sie waren traditionell die Flottenpartei "par excellence." Das zeigte der Debattenverlauf und die Äußerungen des alten Bennigsen, der nach der Annahme der Flottenvorlage an seine Frau von der "großen Freude und Befriedigung" schrieb, die ihm das Mitwirken an dem "Durchbringen einer für Deutschlands Wehrhaftigkeit so wichtigen Vorlage" vermittelt habe.⁵⁰⁹

Genau den gleichen Tenor hatte die nationalliberale Presse, die es als "unleugbares Verdienst der nationalliberalen Partei" herausstellte, daß diese "von Anfang an für die Vorlage eingetreten sei."⁵¹⁰ Schon die Flotte von 1848 war für

507) Lothholz, op.cit., S. 109

508) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 331-342

Meyer, op.cit., S. 194

Lothholz, S. 183

Kautsky Karl, Zu den Programmen der Sozialdemokratie, S. 67

509) Oncken, Bennigsen, op.cit., S. 608

510) Oldenhave, op.cit., S. 77

den Liberalismus Ausdruck des Reichsgedankens, abgehoben von allen partikularen Sonderinteressen und einer der "stärksten nationalen Impulse des Revolutionsjahres."⁵¹¹ Seit dem Scheitern der liberalen Hoffnungen im "Sturmjahr 48" blieb die Flotte das leuchtende liberale Gegenstück zur preußischen Armee, die die Revolution auf den Barrikaden niedergekämpft hatte, ein Bild, das auch stark geprägt war vom Vorbild der englischen Flotte, die für den Liberalismus Symbol der Macht eines freien konstitutionellen Staates war.⁵¹²

So war es auch kein Zufall, daß die Marine für viele junge Leute aus Familien des gebildeten Mittelstandes - unter ihnen Tirpitz, Hollmann, Scheer - die gegebene Organisation war, um Offizierkarriere zu machen, ohne in der aristokratisch geprägten Armee dienen zu müssen.⁵¹³

Als die Nationalliberale Partei unter dem Druck der konservativen Wendung Bismarcks 1881 auseinanderfiel, spaltete sich auch die Einstellung des Liberalismus zur Flotte. Für die Linksliberalen wurde die Flotte nun ein ungeliebtes Kind. Nicht weil der überpenible und nüchterne Eugen Richter grundsätzlich gegen eine Flotte gewesen wäre, sondern weil sie nicht mehr "in der Form seines Ideals geschaffen wurde,"

511) Valentin Veit, Geschichte der deutschen Revolution 1848-1849, Bd. 1, S. 523

512) Steinberg, op.cit., S. 38

513) Herwig Holger H., Das Elitekorps des Kaisers, S.37-40

weil er die Form des Nationalstaates, der sie baute, nicht akzeptierte. 514

Der rechte Flügel des Liberalismus, der nach der Session von 1880 und endgültig nach dem Rücktritt von Bennigsen immer mehr nach rechts, auf die konservative Seite rückte (Heidelberger Programm vom 23.3.1884),⁵¹⁵ zeigte die Kehrseite der linksliberalen Entwicklung.

Er blieb zwar in seiner Bekenntniskraft zur Flotte ungebunden, schöpfte diese aber nicht mehr als liberales Bürgertum aus der Erinnerung an 1848, sondern als "kapitalistisches Großbürgertum" mit vornehmlich wirtschaftlichen Beweggründen aus seiner engen Verbindung mit Schwerindustrie und Schiffsbauindustrie. 516

Jetzt war die Flotte nicht mehr nur auf den Gedanken der nationalen Einheit begrenzt, sondern Instrument imperialer Expansion und ausgreifender Kolonialpolitik, perfektes Instrument, um neo-merkantilistische und sozialdarwinistische Theorien auf das Feld der internationalen Beziehungen zu übertragen und deutsche Kultur in jeden Winkel des Erdballs zu tragen. Dies waren alles Vorstellungen, zu denen sich der rechte Flügel des Liberalismus unter dem Druck seiner wankenden Stellung in Anlehnung und Konkurrenz zu den kon -

514) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 293

515) Fricke, op.cit., S. 354/355
Herzfeld, Miguel, op.cit., S. 11-18

516) Stegmann Dirk, Die Erben Bismarcks, S. 26
Oncken, Bennigsen, op.cit., S. 510

servativ-postfeudalen Kräften ab 1885 verstärkt bekannte.

So zeigte sich noch hier die "Mischung aus Kraft und Schwäche," die Veit Valentin schon als kennzeichnendes Element der Flottenbegeisterung von 1848 festgestellt hatte, das Janusgesicht des Liberalismus. ⁵¹⁷

Obwohl der ursprüngliche liberale Flottenenthusiasmus in zunehmendem Maße von wirtschaftspolitischen Interessen und von einem zunehmend aggressiveren Nationalismus durchsetzt wurde, kann man immer noch feststellen, daß der Anteil der Flottenbegeisterung bei den Nationalliberalen neben den wirtschafts- und parteipolitischen Interessen einen bedeutenden Faktor bei der Durchbringung des ersten Flottengesetzes darstellten.

14.4. Ganz anders sah es in diesem Punkt bei den Deutschkonservativen aus, die der Flotte nur schwerlich etwas positives abgewinnen konnten. Man stand nach den Worten Eugen Richters "auf dem platten Land" den Flottenplänen mindestens "kühl bis ins Herz hinein gegenüber" (im Gegensatz zu den Freikonservativen, die die Flottenrüstung bejahten). ⁵¹⁸

Für den politischen Rechtskonservatismus und die Ostelbier, sowie für den mit der Deutschkonservativen Partei eng verzahnten Bund der Landwirte ⁵¹⁹ war die Flotte ein bedroh-

517) Valentin, op.cit., S. 26
Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S.299
Steinberg, op.cit., S. 37

518) Fricke, op.cit., Bd. 2, S. 568

519) Puhle Hans Jürgen, Radikalisierung u. Wandel des deutschen Konservatismus vor dem Ersten Weltkrieg, in: Ritter G.A.(Hrsg.) Die deutschen Parteien vor 1918, S.166/67

liches Element des liberal geprägten Industriekapitalismus, das nur die Grundlagen der landwirtschaftlichen Interessen unterminierte und damit auch das mit diesen verbundene Altpreußen und die Vormachtstellung der Armee gefährdete.⁵²⁰

Daß die Konservativen letztlich doch dem ersten Flottengesetz zustimmten, hat sehr wenig mit einer Vernebelungsaktion von Tirpitz zu tun, sondern hängt ausschließlich mit "taktischen Erwägungen und neukonservativem Nationalismus" zusammen.⁵²¹ Für die Deutschkonservativen und besonders für deren agrarischen Flügel (auf die in Zusammenhang mit dem zweiten Flottengesetz noch gesondert eingegangen wird - s.S. 271-278), war die Flottenvorlage in erster Linie ein günstig verwertbares taktisches Mittel, um im Rahmen der Sammlungspolitik zu möglichst umfangreichen Konzessionen zur Sicherung der sozialen Vormachtstellung des Altpreußentums und zu Kornzollerhöhungen zu kommen, dies brachten ja die konservativen Debattenbeiträge im Reichstag klar zum Ausdruck.⁵²² Die 1898 widerstrebend gewährten Konzessionen in der Flottenfrage ließen sich die Konservativen und Agrarier 1900 bzw. 1902 beim Aushandeln des Flotten-Zollkompromisses mit der Garantie eines weiteren Agrarprotektionismus und repressiver Sozialpolitik dann teuer bezahlen.⁵²³

-
- 520) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 259-261/320-330
521) Puhle, Agrarische Interessenpolitik., op.cit., S. 241
522) Puhle, op.cit., S. 241
Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 323
523) Puhle, Radikalisierung und Wandel..., S. 171

15.) In diesen Zusammenhang muß auf die Frage eingegangen werden, welche Rolle die „Sammlungspolitik“ für das erste Flottengesetz spielte. Wenn oben auf die Bedeutung der ersten Flottenvorlage im Rahmen der Sammlungspolitik hingewiesen wurde, so muß klar herausgestellt werden, daß der Kampf um die Durchbringung des ersten Flottengesetzes noch nicht entscheidend von der Sammlungspolitik bestimmt war, ganz im Gegensatz zum zweiten, das in enger Verbindung mit der Sammlungspolitik stand, eine Tatsache, die allerdings noch nichts über die ursprünglichen Intentionen des Schlachtflottenbaues aussagt.⁵²⁴

Die These, Tirpitz sei es mit Hilfe des Flottenbaues darum gegangen, für die „Sammlungspolitik“ einen Kristallisationspunkt aller „staatstragenden Parteien“ zu finden, einen gemeinsamen Integrationsfaktor, verdreht Ursache und Wirkung. Die Flottenrüstung wurde nicht wegen der Sammlungspolitik eingeleitet - der Schlachtflottenbau wurzelt in seinen Grundlagen zeitlich und sachlich unabhängig von der „Samlungssära“ mit ihrer Verbindung „von manipulativem Sozialimperialismus, Restaurierung des schutzzöllnerischen Solidarkartells auf der Basis erhöhter Getreidezölle und Aufrechterhaltung des Roh-eisenzolls, Antisozialismus und Mittelstandspolitik.“⁵²⁵

-
- 524) Petter, Deutsche Flottenrüstung., op.cit., S. 213
Eley Geoff, Sammlungspolitik, Social Imperialism and the Navy Law of 1898, in: MGN 15/1974, S.35-39
- 525) Stegmann Dirk, Wirtschaft und Politik nach Bismarcks Sturz. Zur Genesis der Miquelschen Sammlungspolitik 1890-1897, in: Geiss I./Wendt B.J.(Hrsg.), Deutschland in der Weltpolitik des 19.u.20.Jhrdt.
Berghahn, op.cit., S. 151

Tirpitz dachte bei der Konzipierung der Flottenpolitik wohl nicht primär in sozialen oder sozialimperialistischen Kategorien - da reicht zum Beweis des Gegenteils auch der bis zum Überdruß isoliert zitierte Satz "vom Palliativ gegen die Sozialdemokraten" nicht aus. Die Sammlungspolitik hatte zum "Vater" nicht Tirpitz,⁵²⁶ sie war vielmehr ein "Kind" der Machtgruppierung um Miquel, Bülow, Posadowsky und den Kaiser, in der der Admiral nur eine untergeordnete Rolle spielte. "Tirpitz blieb im Gegenteil bis 1900 ein Gegner des Solidarprotektionismus" und lehnte die Verbindung von Flotte und Hochschutzzollprogramm ab, in der er schon im Sommer 1897 eine Gefährdung seines Flottenbauprogrammes sah.⁵²⁷

Ekkehard Böhm weist detailliert nach, daß Tirpitz schon aufgrund seiner Auffassung von einer "lebensnotwendigen weltweiten Ausdehnung des deutschen Wirtschaftseinflusses" gegen eine Sammlungspolitik sein mußte, die den geschlossenen Handelsstaat propagierte. Tirpitz war deswegen konsequenterweise ein Gegner der Sammlungspolitik, der die Interessen der Landwirtschaft zwar "nach Möglichkeit zu erhalten suchte," aber auch betonte, daß "diese nicht in die große Entwicklung fallen," die er im Industrie- und Handelsstaat verkörpert sah.⁵²⁸

526) Berghahn, op.cit., S. 99

527) Stogmann, Wirtschaft u. Politik..., op.cit., S. 181

528) Böhm, op.cit., S. 197

Eley Geoff, Sammlungspolitik., op.cit., S. 39/40

Tirpitz begünstigte sogar Antisammlungsbestrebungen und dachte an eine Sammlung von Industrie und Handel gegen die von Landwirtschaft und Industrie. Herausgestellt wurden solche Gedanken auch in der offiziösen Flottenpropaganda. Die Artikel im "Nauticus" von 1899 sprachen nur von einer "Ausdehnung und Förderung des deutschen Handels durch die deutsche Flotte," im "Hamburgischen Korrespondenten" forderte ein marineoffiziöser Artikel sogar die Reduzierung des Großgrundbesitzes, die Agrarier wurden als diejenigen bezeichnet, "die ihre Klasse auf Kosten der anderen fördern und stärken wollen" und deshalb "nicht die wahren Freunde des Gesamt Vaterlandes sind." 529

Es nimmt daher nicht wunder, daß zwischen dem preußischen Finanzminister und dem Vertreter des ihm doch sachlich entfernt liegenden Marineressorts Spannungen auftauchten. Das erste Flottengesetz brachte für die Miquelsche Sammlungspolitik sogar eine Menge Schwierigkeiten, da dieses einen Prozeß einleitete, der mit seinen weltpolitischen Horizonten und der Förderung des Außenhandels andere Prioritäten setzte als die doch binnenwirtschaftlich begrenzten Ziele der Koalition der "produktiven Erwerbsschichten" von Industrie und Landwirtschaft gegen das Verbraucherinteresse.⁵³⁰

529) Böhm, op.cit., S. 197

Kley, op.cit., S. 40-42

530) Herzfeld, Miquel, op.cit., S. 551/552

Böhm, op.cit., S. 198

Wieweit die Kluft zwischen Sammlungs- und Flottenpolitik ursprünglich war, zeigt allein schon die Tatsache, daß der grundsätzliche Dissens auch in die Besetzungsfragen des preußischen Staatsministeriums übergriff, als Tirpitz nach Annahme der Flottenvorlage auf persönlichen Wunsch Wilhelms II. zum Staatsminister ernannt wurde, Miquel und die anderen Mitglieder des preußischen Staatsministeriums sich aber gegen diese Ernennung wehrten.

Da Hohenlohe und Bülow von einem direkten Widerstand gegen den Monarchen abrieten, versuchten Miquel und Posadowsky in vorsichtiger Form über den Reichskanzler den Kaiser wenigstens zu veranlassen, Tirpitz nur den Charakter und Titel eines Staatsministers ohne Sitz und Stimmrecht zu verleihen. Vordergründig wurde mit Überfremdungsfahren durch "überwiegende Geltendmachung der Reichsinteressen im Schoß des Staatsministeriums" und sogar mit den persönlichen Empfindlichkeiten des Staatssekretärs Nieberding argumentiert. Tatsächlich dürften Miquel und Posadowsky vor allem von der Sorge geleitet worden sein, daß von Tirpitz Widerstand gegen die Sammlungspolitik zu erwarten war. 531

Es kann also nicht davon gesprochen werden, daß Tirpitz der eigentliche Inspirator der Sammlungspolitik war, daß der Admiral der große Koordinator war, der "die wirtschaftliche und die machtpolitische Essenz.. in einem großangelegten Plan zu verbinden" mußte. 532 Tirpitz - den Berghahn immer nur ein-

531) Hohenlohe, op.cit., S. 436
Herzfeld, Miquel, op.cit., S. 552
Böhm, op.cit., S. 198

532) Berghahn, op.cit., S. 150

seitig in großartigen Planungsdimensionen, gepaart mit dämonischen Suggestivkräften, zeichnet⁵³³ - war eben nicht der "Spiritus rector", der unter sammlungspolitischen Kategorien das erste Flottengesetz inaugurierte, um in der Schlachtflotte das "Vehikel" zur Verfügung zu stellen, mit dem man in geradezu wunderheilerischer Manier "eine neue systemstabilisierende Politik einleiten konnte." ⁵³⁴

Die Tirpitz'sche Argumentation baute wesentlich auf den Schutz der Export- und Importindustrie mit ihrer Ausrichtung auf den äußeren Markt auf und stand schon deswegen in Widerspruch zu der Miquelschen Sammlungs politik mit ihrer Bevorzugung des inneren vor dem äußeren Markt. Schon aus diesem Grund sah ja Miquel in Tirpitz mehr einen gefährlichen Mitbewerber, der seine bevorzugte Position gegenüber dem Kaiser und damit seine eigenen Sammlungspläne sowie seine Einkommenssteuerpläne nur beeinträchtigen konnte. ⁵³⁵

Das Parlament war auch nicht "am Ende schwach" und wurde auch nicht unter den Einwirkungen von "suggestiver, offiziöser Propaganda" und einer "Nötigungspolitik" in "gesicherte Bahnen gelenkt." ⁵³⁶ Das Ergebnis der Parlaments-

533) Berghahn, op.cit., S. 151/155

534) Berghahn, op.cit., S. 157

535) Böhm, op.cit., S. 192/198
Tousey W., The Sammlung campaign of 1897-1898 and the First Navy Law, S. 103/104

536) Berghahn, op.cit., S. 151

entscheidung war - wie dargestellt - eben nicht nur auf den immer wieder von Berghahn zitierten "Druck" zurückzuführen, auf eine wie immer geartete Propagandabeeinflussung gegenüber den so schwachen, geradezu hypnotisch fixierten Parlamentariern, sondern im wesentlichen auf innen- und parteipolitische Gründe, die primär mit der Flottenpropaganda nichts zu tun hatten. 537

- 16.) Es wäre für Tirpitz sicherlich wesentlich schwieriger gewesen ~~seine~~ Flottenpläne durchzubringen, wenn er nicht wirtschaftliche Interessen als stimulierendes Moment hätte ausnützen können. Daß handfeste wirtschaftliche Interessen, ein "Panzerplattenpatriotismus", mit der Flottenrüstung verbunden war, ist keine Frage. Damit ist aber noch nicht gesagt, daß selbst bei konstatiertem "intensivstem Interesse des deutschen Kapitalismus"⁵³⁸ eine direkte Beziehung zwischen wirtschaftlichen Interessenten und politischen Entscheidungsträgern bestand, Tirpitz etwa nur die verlängerte Achse von Klasseninteressen war, oder die Wirtschaft dem Parlament den Befehl gab, zu bewilligen, was sie für ihre Interessen notwendig hielt.

Die Person oder Gruppe, die aus einer staatlichen Maßnahme Vorteile irgendwelcher Art zieht, ist nicht in jedem Fall

537) Meyer, op.cit., S. 192/193

538) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 209

der entscheidende Initiator oder Lobbyist dieses Programms, ganz abgesehen davon, daß zwischen politischer Führung und Wirtschaftsinteressenten auch bei festgestellten gemeinsamen Vorteilen keine Kausalbeziehungen bestehen, etwa in dem Sinne, daß "das Spitzenorgan der politischen Struktur einfach der Vollstrecker der einflußreichsten kapitalistischen Gruppen ist."⁵³⁹ (Damit soll nicht einem unreflektierten Gruppenpluralismus das Wort geredet werden, der meint, daß der Kampf der konkurrierenden Gruppen weitgehend automatisch zu einem Gleichgewicht führt).⁵⁴⁰

Bei der Untersuchung sind zwei grundlegende Interessengruppierungen zu unterscheiden: Einmal der Handel, der an der Flotte mehr ein indirektes Interesse hatte, in ihr ein Instrument der deutschen "Seeinteressen" sah, das ein Protektorat über den Handel über See, die Kapitalanlagen im Ausland ausüben sollte, ein Ansatzpunkt, den Tirpitz immer wieder geschickt zur Begründung der Flottenrüstung im Rahmen der Pressepolitik und Propaganda des Nachrichtenbüros akzentuierte.

Als zweite Gruppe ist die Eisen- und Stahlindustrie aufzuführen, vor allem die Werften und Zulieferer, die naturge-

539) Beyme Klaus von, Interessengruppen in der Demokratie, S. 202

540) Beyme, op.cit., S. 197/200/206

mäß unmittelbar am Bau der Schiffe interessiert war.⁵⁴¹

Die landwirtschaftlich-agrarischen Interessengruppen werden an diesem Punkt bewußt ausgelassen, sie sollen als dominanter Faktor erst beim zweiten Flottengesetz behandelt werden.

16.1. Gerade beim Handel läßt sich zeigen, wie wenig von einer einheitlichen Front der Interessen gesprochen werden konnte, die „auf Kommando“ einschwenkte.

In Hamburg wurde die Flottenvorlage zwar nach ihrer Veröffentlichung unter breiter Zustimmung angenommen, in Bremen und Berlin war dagegen alles andere als Begeisterung für die Flottenfrage zu spüren.⁵⁴² Der Grund lag in der ganz unterschiedlichen Außenhandelsstruktur der beiden Hansestädte.

Bremens Handel gründete sich vor allem auf den Verkehr mit den Vereinigten Staaten, also auf Handelslinien, die durch stabile, berechenbare Rechtsverhältnisse aufgebaut waren. Für die Bremer Kaufmannschaft war die Flotte kein Thema, im Gegenteil, man hätte sich mit der Behauptung lächerlich gemacht, die "big sticks" der Flotte seien unabdingbare Voraussetzung für die Existenz des Bremer Überseehandels.⁵⁴³

541) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 209
Böhm, op.cit., S. 91
Hassell, op.cit., S. 103

542) Böhm, op.cit., S. 93/94/98/99

543) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 237

Dazu kam der innenpolitische Faktor, daß die Bremer Kaufmannschaft mit dem Abgeordneten Freese einen Mann der Freisinnigen Vereinigung im Reichstag hatte, dessen Stellung bei einem betonten Eintreten für das Flottengesetz durch die Freisinnige Volkspartei Richters hätte gefährdet werden können.⁵⁴⁴

Ganz anders sah die Struktur der Außenhandelsbeziehungen der "Elbmetropole" aus. Der Hamburger Seehandel ging vornehmlich in die politisch unruhigen Gebiete Westindiens und in die politisch instabilen Länder Lateinamerikas, schon deswegen mußte Hamburg ein viel größeres Interesse an einem Handelsschutz durch die Flotte haben. Ein solches Interesse zeigten die Ereignisse in der "Kaffeerepublik" Guatemala und in Haiti 1897; in beiden Fällen wurde zum Schutz Hamburger Belange mit zum Teil obskuren Begründungen Kriegsschiffe angefordert.⁵⁴⁵ Als weiterer Faktor kam hinzu, daß der Schwerpunkt des Hamburger Geschäftes gerade im empfindlichen Handel lag, die reine Reederei dagegen oft zu kurz kam, während die Bremer überwiegend im Reedereigeschäft, in der Schifffahrt tätig waren, deren Stabilität von innenpolitischen Unsicherheitsfaktoren weit weniger gefährdet war.⁵⁴⁶ Überhaupt war man in Hamburg eher geneigt, bei ungünstigem

544) Böhm, op.cit., S. 98

545) Böhm, op.cit., S. 107/110

546) Zehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 237/238
Waltershausen Sartorius von, Deutsche Wirtschafts-
geschichte 1815-1914, S. 112

Wirtschaftsverlauf nach staatlichen Stützungsmaßnahmen zu rufen, wie die Befürwortung von Schiffahrtssubventionen schon im Jahr 1884 zeigt.⁵⁴⁷

Die Hamburgische "Zustimmungsfrent" unter maßgeblicher Führung von Adolf Woermann, nationalliberalem Reichstagsabgeordneten und Präsident der Hamburger Handelskammer, und unter tatkräftiger Unterstützung des größten Readers, Albert Ballin von der HAPAG, wurde zwar durch vereinzelte Opposition durchbrochen, die die These von der Notwendigkeit einer Kriegsflotte für den Außenhandel ablehnte; ein im Südamerikageschäft erfahrener Kaufmann meinte sogar, daß kein anständiges Haus den Schutz der Kanone oder der Diplomatie anrufe! Als Eugen Richter diese Minderheitenmeinung als die große Meinungsströmung des Außenhandels zur Flottenvorlage hinstellte, zeigte er die gleiche Fehleinschätzung wie bei seiner auf die finanzielle Mehrbelastung abgestellten Argumentation im Reichstag, Übertreibungen, die seiner Glaubwürdigkeit nicht gerade förderlich waren.⁵⁴⁸

16.1.1. Von den Handelskammern lehnten hauptsächlich mittlere und kleine, wie Bielefeld, Bingen, Nürnberg, Tilsit und Thorn, die Flottenrüstung ab, von den größeren Handelskammern nahm

547) Stubmann Peter Franz, Ballin, S. 35

548) Böhm, op.cit., S. 95

Kuldermann Dornhard, Ballin, S. 294

Byck, op.cit., S. 207

nur die dem Linksliberalismus nahestehende Berliner eine ablehnende Stellung ein, mit der zweifelnden Frage, ob im Zeitalter der Handelsverträge die Ausfuhr überhaupt durch Kriegsschiffe gefördert werden könne.⁵⁴⁹

Die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin, die in der Reichshauptstadt die Funktion einer Handelskammer wahrnahmen, wurden von den Berliner Banken beherrscht. Deren maßgeblicher Einfluß auf die ablehnende Berliner Haltung ergab sich aus ihrer engen Verbindung mit den Interessen der Freisinnigen Volkspartei und nicht etwa deswegen, weil die Banken kein wirtschaftliches Interesse am Flottenbau gehabt oder zur Flottenfrage eine kühle Haltung eingenommen hätten, wie noch Kehr vermutete.⁵⁵⁰

Allein die finanz-kapitalistische Struktur der großen deutschen Banken mit ihrer engen Industrieverflechtung legen es nahe, daß die Großfinanz kein geringeres Interesse am Flottenbau hatte als die Industrie. An zustimmender Unterstützung für die Flotte haben es Arthur Gwinner, Direktor der Deutschen Bank, Russell, Geschäftsinhaber der Discountogesellschaft und die Dresdner Bank denn auch nicht fehlen lassen.⁵⁵¹

549) Böhm, op.cit., S. 93

Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 242-244

550) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 245/246

551) Böhm, op.cit., S. 93/94

16.2. Ein zweiter Wirtschaftsbereich, der an der Flottenrüstung ein offen ausgesprochenes Interesse hatte, war die Eisen- und Stahlindustrie und die mit ihr verbundenen Schiffswerften.

16.2.1. Nach dem Übergang vom Holzschiffsbau zum Eisenschiffsbau in der Mitte des 19. Jahrhunderts wurde der größte Teil des deutschen Schiffbaumaterials im Ausland gekauft. "Man beschaffte lieber in England," stellte Tirpitz bedauernd fest und fuhr fort: "Wenn eine Maschine sicher und ohne Störung arbeitete... dann war es bestimmt kein heimisches Werkstück, sondern ein Fabrikat aus englischen Werkstätten... ." ⁵⁵²

Für einen ehrgeizigen jungen Seeoffizier, der noch anfangs der siebziger Jahre feststellen mußte, "daß an den Schiffen, die wir selbst gebaut hatten, ungewöhnlich leicht etwas brach," ⁵⁵³ muß es eine Erleichterung gewesen sein, als der von ihm verehrte Stosch mit der alten Überlieferung brach, "der Technik des Auslandes, insbesondere Englands, den Vorzug zu geben," obwohl die deutsche Industrie die Mängel des technischen Materials noch nicht überwunden hatte. ⁵⁵⁴

Stosch richtete gemäß dieser Umorientierung an die Dillinger Hüttenwerke die Forderung, die Produktion von Panzerplatten für die deutsche Marine aufzunehmen. Dieses Werk mußte allerdings mangels eigener Erfahrung erst die erforderlichen eng-

552) Tirpitz, op.cit., S. 10

553) Tirpitz, op.cit., S. 10

554) Tirpitz, op.cit., S. 22
Leckebusch Günther, Die Beziehungen der deutschen Schiffswerften zur Eisenindustrie an der Ruhr in der Zeit von 1850-1930, S. 20

lischen Patente und Lizenzen erwerben.⁵⁵⁵

Als durch die Flottengesetze der Bau größerer Kriegsschiffe in stärkerem Umfang aufgenommen wurde und ein Anbieter nicht mehr genügte, wurde - auch aus Kostengründen - die Firma Krupp, die 1895 den Nickelstahlpanzer erfunden hatte, in den Anbieterkreis miteinbezogen.⁵⁵⁶

Von einem preisdrückenden Wettbewerb konnte allerdings keine Rede sein, Krupp und die Dillinger Hüttenwerke arbeiteten vielmehr so eng zusammen, daß sie dem RMA in einer monopolartigen Stellung mit hohen Preisen entgegentraten.⁵⁵⁷

Zwar wurde von Seiten der Marineverwaltung verschiedentlich versucht, Konkurrenz im In- und Ausland heranzuziehen (USA: Midvale Steel Works, Deutschland: Thyssen), um den Preis zu drücken. Die bessere technische Qualität und vor allem die Kapitalmacht von Krupp-Dillingen verhinderte aber jedes Aufbrechen der für die Marine ungünstigen Monopolstellung.⁵⁵⁸

Erwägungen, mit einem Staatswerk ein Konkurrenzunternehmen zu schaffen, wurden wegen gewichtiger Bedenken (Übernahme der Kosten und des Risikos auf den Marineetat) nicht in die Tat umgesetzt.⁵⁵⁹

Neben dem Verkauf des wichtigsten und kostspieligsten Objekts für den Neubau, des Vertikal-Panzermaterials - in 25 Jahren wurden 184000 t Panzerplatten geliefert⁵⁶⁰ - war Krupp mit der 1896

555) Leckebusch, op.cit., S. 62

556) Leckebusch, op.cit., S. 62/63

Tirpitz Wolfgang von, Wie hat sich der Staatsbetrieb beim Aufbau der Flotte bewährt? S. 33

557) Leckebusch, op.cit., S. 63-66

558) Tirpitz Wolfgang von, op.cit., S. 33/34

559) Tirpitz Wolfgang von, op.cit., S. 34

560) Leckebusch, op.cit., S. 38

übernommenen Krupp-Germaniawerft auch im Werftbetrieb tätig. Auf deren Hellingen liefen von 1896-1911 9 Linienschiffe, 33 Torpedoboote, 10 Minensuchboote, mehrere Kreuzer, Korvetten und Hilfsschiffe vom Stapel.⁵⁶¹

16.2.2. In viel schwächerer Position als die Panzerplattenhersteller befanden sich die Vielzahl der Werften, gegenüber denen sich die Marineverwaltung in starker Stellung befand. In scharfer Konkurrenz befanden sich neben der erwähnten Krupp-Germaniawerft und drei Kaiserliche Werften die folgenden Privatwerften: Schichau (Danzig-Elbing), Vulkan (Stettin) Blohm und Voß (Hamburg), Weser A.G. (Bremen), Howald (Kiel), Meyer (Papenburg), Seebeck (Bremerhaven) und Tecklenburg (Geestemünde).⁵⁶² In der ersten Phase des Rüstungsprogramms verdienten die Werften zwar infolge der Unerfahrenheit der Marineverwaltung und der Hochkonjunktur im Schiffbau noch verhältnismäßig gut. Danach setzte aber eine "Politik verschärfter Wirtschaftlichkeit" ein, mit der es der Marineverwaltung unter Auspielung der voll gegebenen Konkurrenzsituation und der abflachenden Konjunktur im Schiffsbau gelang, die Preise trotz erhöhten Displacements ständig herunterzudrücken,⁵⁶³ so daß der Direktor einer Berliner Großbank geradezu von den drückenden Bedingungen der Marine sprechen konnte, die die Existenzfähigkeit der ganzen Werftindustrie bedrohten.⁵⁶⁴

561) Boelke Willi A., Krupp u. die Hohenzollern, S. 104

562) Tirpitz Wolfgang von, op.cit., S. 75

563) Tirpitz Wolfgang von, op.cit., S. 78/79

564) Tirpitz Wolfgang von, op.cit., S. 83

16.3. Die Gewinne der Werftindustrie waren demgemäß nicht gerade übermäßig, wirkten aber in der Depressionsphase des Schiffsbaues 1903-1904 wenigstens stabilisierend für die Beschäftigungslage, ein Effekt, der ja auch bei der heutigen Flaute im deutschen Schiffsbau durch Rüstungsaufträge (Fregattenprogramm) erzielt wird.

Über die Gewinnlage der Panzerplattenindustrie, insbesondere der Essener, läßt sich naturgemäß keine detaillierte Aussage treffen,⁵⁶⁵ da die Preiskalkulationen Krupps noch heute in den Geschäftsbüchern verborgen sind.⁵⁶⁶ Wenn man aber das von Krupp versteuerte Jahreseinkommen ansieht, das von 1897 mit 9 Mill. Mark bis 1902 auf 21 Mill. Mark stieg, ist es bestimmt nicht weit hergeholt, wenn man trotz Abschreibung, Investitionen und Rücklage stiller Reserven, eine Verbindung zwischen Flottenbau und erheblicher Gewinnzunahme zieht.⁵⁶⁷ Der Eindruck überdurchschnittlicher Gewinne wird noch verstärkt, wenn man noch bedenkt, daß die Kosten eines Linienschiffes auf das 20-30 fache seit Beginn des modernen Flottenbaues gestiegen waren (Kostensteigerung bei Linienschiffen 1900-1910=100,4%) und in der Budgetkommission des Reichstages die nicht endgültig widerlegte Behauptung aufgestellt wurde, daß von den 279 Mill. Mark, die im Marinehaushalt für Panzerplatten eingesetzt waren, rund

565) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 221

566) Boelke, op.cit., S. 105

567) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 222

die Hälfte auf Unternehmergewinne entfielen. ⁵⁶⁸

Ein weiteres Indiz für die Kruppsche Gewinnlage aus dem Flottenbau ergibt sich auch aus der immer wieder beklagten Tatsache, daß Krupp aufgrund seiner Monopolstellung in der Lage war, Kanonen- und Panzerplattenpreise zu diktieren, die über den englischen Preisen lagen. ⁵⁶⁹ Das heißt nun nicht, daß Krupp sich bei seiner Verkaufspolitik ausschließlich nach der Gewinnmarge gerichtet hätte. Krupp war einfach ein Unternehmer, der stets auf die Überlegene Qualität seines Materials setzte, es geradezu ablehnte, sich durch Unterbieten durchzusetzen, sich aber letztlich mit seinem besseren Material durchsetzte. ⁵⁷⁰

Wie man auch die Gewinnfrage aus dem Flottenbau bewerten mag, Krupp und andere Unternehmer wären schlechte Kaufleute gewesen, wenn sie sich die Gewinnchancen hätten entgehen lassen, die sich aus der Flottenrüstung ergaben. Dies gilt natürlich für Siemens und die Vielzahl anderer Wirtschaftsbereiche, die am komplexen Rüstungsprogramm "Schlachtflotte" beteiligt waren, genauso. Für sie alle war es durchaus legitim, Gewinnchancen bei einem Kunden zu nutzen, der ein gewaltiges Bauprogramm mit entsprechenden Geldmitteln zur Verfügung hatte und außerdem immer das technisch beste und damit auch teuerste Material wünschte.

568) Boelke, op.cit., S. 105
Leckebusch, op.cit., S. 70

569) Hallgarten, Bd. II, op.cit., S. 545
Boelke, op.cit., S. 100

16.4. Man muß sich einmal klar machen, daß gerade Flottenrüstung nicht nur die komplizierte Einheit "Schiff" betrifft, sondern eine weitverzweigte Einrichtung darstellt mit Werften, Arsenalen, Docks, Ausbildungsstätten, Versuchsanstalten, Kasernen, Liegeplätzen. Dazu mußten die Kriegshäfen erheblich ausgebaut werden (Wilhelmshaven, Kiel), der Nord-Ost-Seekanal mußte verbreitert werden, seine Brücken verlängert. Um ein Schiff zum Fahren zu bringen, war schon damals eine komplizierte Landorganisation notwendig, die in Personal und Infrastruktur ein Vielfaches der fahrenden Verbände und des eingeschifften Personals ausmachte.

So ergibt sich, daß neben der Schiffsbau- und Eisenindustrie noch eine Vielzahl Subunternehmer und Zulieferer tätig waren. Man findet darunter Großfirmen wie Siemens, ein Unternehmen, das wesentlich an der Lieferung elektrotechnischer Anlagen, insbesondere der Feuerleitsysteme, beteiligt war, aber auch eine Vielzahl von Handwerksbetrieben und mittelständischen Betrieben, die lokale Bauarbeiten auf den Werften erledigten, an Hafenbaubeschaffungsmaßnahmen beteiligt waren, Schiffsausrüstungsgegenstände, nautische Instrumente, Farben, Nutzholz und bearbeitete Metallwaren lieferten. Der Lieferkreis der Rüstungsaufträge erstreckte sich im übrigen auch auf süddeutsche und sächsische Firmen. 570

570) Tirpitz Wolfgang von, op.cit., S. 26-32
Siemens Georg, Geschichte des Hauses Siemens, 1.Bd.,
S. 90-96

16.5. Insgesamt läßt sich in diesem Rahmen sagen, daß von einer geschlossenen Front Handel-Industrie gegenüber dem RMA keine Rede sein konnte. Die Interessenlagen waren durchaus unterschiedlich (Hamburg-Bremen-Berlin) und die Positionen nicht immer so gelagert, daß von einer ausschließlichen Abhängigkeit der Marineverwaltung von den Anbietern gesprochen werden kann (Eisen-Stahl-Werften). Zweifellos ermöglichte erst das Flottengesetz ein wirtschaftliches Arbeiten der Marineverwaltung, nur durch die jährliche Bedarfsfestsetzung mittels Gesetz konnte die Produktion planmäßig durchgeführt werden, konnte überhaupt eine planvolle Preispolitik betrieben werden und konnten auch bei Monopolanbietern durch Abschluß langfristiger Verträge Preisermäßigungen durchgesetzt werden. Zum Beispiel konnten von 1898 - 1907 die Beschaffungspreise bei Neubauten pro Tonne von 897 M. auf 729 M. gesenkt werden - dies allerdings bei gesteigerten Gesamtkosten.⁵⁷¹

Bei den beteiligten Wirtschaftsgruppen ist mit Sicherheit eine positive Auswirkung auf den Beschäftigungs- und Einkommensbereich festzustellen, wenn auch naturgemäß mit unterschiedlicher Größe (Werftindustrie!).

Daß vom Flottenbauprogramm positive multiplikatorische Wirkungen auf die Gesamtwirtschaft ausgingen, zeigt allein die Tatsache, daß beim Bau eines Linienschiffes der Ostfriesland-

571) Junghänel Heinz, Marinehaushalt und Marineausgabepolitik in Deutschland (1868-1930), S. 67/70

Klasse (Gesamtkosten 43 579000 Mark) zwei Drittel aller Kosten auf Löhne und Gehälter entfielen, für den Bau in allen beteiligten Stufen ca. 14000 Arbeitskräfte benötigt wurden, deren Jahreseinkommen durchschnittlich zwischen 1300 und 2000 Mark betrug. Die Materialaufwendungen beliefen sich auf 34 Mill. Mark, von denen wiederum rund 25 Millionen auf Löhne und Gehälter entfielen. Insgesamt entfiel bei einer Summe der Schiffsbauquote von 1898-1914 von 2 5171,6 Mill. Mark ein Anteil in Höhe von 1714,4 Mill. Mark auf die unselbständigen Einkommen.⁵⁷²

Trotz der unbezweifelbaren Bedeutung, die die Flottenrüstung für die einzelnen Wirtschaftsbereiche, Unternehmen wie auch für die Gesamtwirtschaft als konjunkturfördernder Stabilisator im Zeichen einer ab 1896 ansteigenden Gesamtkonjunktur hatte, sollte man bei dem Problembereich der Beziehungen zwischen Staat und Rüstungsindustrie von veralteten Denkinhalten des Links-Liberalismus Abschied nehmen, die grundsätzlich jede wie auch immer geartete Beziehung zwischen Staat und Rüstungsindustrie unter das moralische Diktum der Verabscheuungswürdigkeit stellen und die eine klare Trennlinie zwischen Staat und Wirtschaft ziehen wollen. Weiter sollte im Auge behalten werden, daß die Verbindung von Politik und Geschäft kein Spezifikum deutscher Geschichte bildet-genauso wenig wie der Flottenbau- und daß eine gewisse Sonderstellung

572) Leckebusch, op.cit., S. 93/94

der Rüstungsindustrie in allen modernen Industriestaaten schon aufgrund ihrer Abhängigkeit von den staatlichen Auftraggebern gegeben ist. Was auf der einen Seite schlicht geschäftsfördernd ist, ist auf der anderen Erfüllung von Verteidigungsaufgaben. Auf jeden Fall sind immer wieder gehörte Behauptungen wenig dienlich, die davon sprechen, daß der Aufstieg von Firmen wie Krupp und Blohm und Voß hauptsächlich mit dem Kriegsschiffbau zusammenhängt. Hier handelt es sich um die Begünstigung von Legendenbildungen mit moralisierendem Unterton, die aber keine differenzierenden Einzeluntersuchungen ersetzen können, wie sich die gegenseitig abhängigen Beziehungen zwischen Staat und Industrie wirklich gestalteten. 573

IV. Vorbereitung und Durchbringung des zweiten Flottengesetzes

- 1) Während der Anstieg zum ersten Flottengesetz lang und schwierig war, wurde der Weg zum zweiten innerhalb nur zweier Jahre zurückgelegt. Das erste Flottengesetz war, wenn man es gesondert betrachtet, auf militär-technische Fragen und Organisationsprobleme zentriert gewesen, das zweite Gesetz, das in ganz kurzer Zeit ins Leben trat, brachte mit der klaren Herausstellung des Risikogedankens und mit den nach und nach einsetzenden Wirkungen des sogenannten "Dreiertempos" viel akzentuierter die politischen Aspekte zum Tragen.

573) Boelcke, op.cit. S. 7-34

Kludas Arnold, Hundert Jahre Blohm und Voß,
in: MR 4/1977, S. 153-167

Berghahn, op.cit., S. 138 ff.

Mit dem zweiten Flottengesetz begann nun nicht eine grundlegend neue Phase, sondern kam nur die politisch -dynamische Seite der Flottenrüstung zum Tragen, die potentiell schon immer vorhanden war, vor allem durch die künftig geplante Aufstockung der Schlachtschiffszahl um $\frac{1}{3}$, die das numerische Verhältnis zwischen England und Deutschland von 2 : 1 auf 3 : 2 veränderte.

Da ein Drittel der britischen Flotte in Übersee gebunden war, die deutsche Hochseeflotte dagegen voll in den Heimatgewässern konzentriert, bedeutete dies Parität in der Nordsee. Die deutsche Flotte konnte damit mit geschlossenen Kräften einen Angriff gegen Teile der britischen "Home Fleet" wagen, wurde damit "spätestens in diesem Stadium zu einer Angelegenheit der Reichspolitik."⁵⁷⁴

Neben dieser stärkemäßigen Veränderung stand eine Eigendynamik, deren Motor das "Dreiertempo" war, ein automatisch abrollendes Instrumentarium, das kurzfristig sehr gut mit technischen Motiven begründet werden konnte, das langfristig aber nur ein Ziel hatte, nämlich die auf Dauer festgelegte Mechanik des "Dreiertempos", mithin eine Äternisierung des Flottenbaues. Damit waren aber ebenfalls grundlegende politische Entscheidungen getroffen. Es wurde neben dem quantitativen Ausbau durch das zweite Flottengesetz eine "Automatik" eingebaut, die immer neue Forderungen mit sich bringen mußte, die wiederum ab einem

574) Hubatsch, Ära Tirpitz, op.cit., S. 18

bestimmten Punkt außenpolitische Konsequenzen zeitigen mußten, d.h. ein technisches Moment erhielt einen eigenständigen politischen Wert.

- 1.2. Diese politischen Folgen mußten naturgemäß von der politischen Reichsführung getragen werden. Man kann deswegen aber nicht dieser allein die Verantwortung für die Folgen des Schlachtflottenbaues zuschieben, von einem "erschrecken-den Versagen der politischen Führung" reden, demgegenüber Tirpitz aber nur als "homo faber" sehen, der ausschließlich als Ressortpolitiker agierte, geleitet nur von "technischen Momenten." ⁵⁷⁵ Tirpitz war natürlich kein Dämon, aber diese Reduzierung auf den "Nur-Fachmann" ist allzu verharmlosend und apologetisch und kann keine ausreichende Entschuldigung für einen Entscheidungsträger sein, dessen Bedeutung weit über seine formale Stellung hinausging und dessen politische Wirkung gewiß nicht nur unbeabsichtigtes Nebenprodukt eines beschränkten Fachmannes war, der "keine Verantwortung für das Ganze tragen konnte, solange er nur ein Teilgebiet überschaute." ⁵⁷⁶

Die gleiche Skepsis ist im übrigen auch der Auffassung von Hubatsch entgegenzubringen, die von verschiedenen Phasen im Wirken von Tirpitz ausgeht, d.h. die erste Phase

575) Hubatsch, Ära Tirpitz, op.cit., S. 22

576) Hubatsch, Ära Tirpitz, op.cit., S. 22

(erstes Flottengesetz) nur technisch bedingt, die zweite Phase (zweites Flottengesetz) dann politisch. Diese Einteilung, die noch zwei andere Phasen kennt, die aber nicht mehr in unseren Themenbereich fallen, scheint doch etwas künstlich zu sein, denn zweifellos hängen die uns interessierenden beiden ersten Phasen an einem politischen Faden, der von Anfang an, wenn auch nur als "fernes Ziel,"⁵⁷⁷ vorhanden war, in der "ersten Phase" nur mehr im Hintergrund stand. Genausowenig dürfte es richtig sein, in einer ersten Phase nur einen kühl kalkulierenden Tirpitz zu sehen, in einer zweiten Phase und den folgenden einen von irrationalen Triebkräften getriebenen.

Eine persönliche Veränderung kann aber vom zweiten Flottengesetz gewiß ohne übertriebenen Zwang gesehen werden. Mit diesem Gesetz brachen zunehmend sachliche Streitpunkte zwischen Admiral und Monarch auf, traten die verschiedenen Temperamente der beiden so ungleichen Männer offener zutage, sträubte sich der zum Flottenenthusiasmus neigende Kaiser zunehmend gegen den streng sachlichen Staatssekretär, der zwar ein fernes Ziel im Auge hatte, aber auf dem Weg zur Verwirklichung dieses Zieles alles andere an sich hatte als die Marotten eines zügellosen Flottenenthusiasten. Dieser Zug sollte Tirpitz in der Folge oft in Schwierigkeiten

577) Hubatsch, Ära Tirpitz, op.cit., S. 13/68

Tirpitz, op.cit., S. 101

bringen, nicht zuletzt gegenüber dem Kaiser. ⁵⁷⁸

1.2.1. Daß es sich beim ersten und zweiten Flottengesetz um Teile

eines größeren Rahmens handelte, der ja nicht nur rein technisch begrenzt bleiben konnte, gibt Tirpitz in seinen Erinnerungen deutlich offen zu. Er stellte die bedeutende Qualitätsveränderung heraus, wenn er das zweite Flottengesetz als "politischen Schritt zur wirklichen Seemacht" bezeichnete. ⁵⁷⁹ Das erste Gesetz war für ihn "eine grundsätzliche Demonstration," ein erster Schritt, nach dem er "persönlich entschlossen war," "auch den zweiten zu tun." ⁵⁸⁰

Hier sprechen die eigenen Ausführungen von Tirpitz indirekt gegen alle Versuche, seine Flottenplanung allzu starr in eine nur technisch geprägte erste Phase und in eine politische zweite Phase einzuteilen; denn wenn das zweite Gesetz der grundlegende "politische Schritt zur wirklichen Seemacht" war, konnte das "Präludium" zu diesem Schritt, auch wenn er nach außen unpolitisch aussah, kein nur technisch-organisatorischer sein, sondern mußte daher selbst politischen Charakter tragen.

Tirpitz betrachtete das erste Gesetz von vornherein nur als eine "erste Stufe" und den damit erreichten Stand nicht als "die endgültige Flotte." ⁵⁸¹ Da das erste Flottengesetz als Sextennat

578) Hubatsch, Ära Tirpitz, op.cit., S. 17

579) Tirpitz, op.cit., S. 101

580) Tirpitz, op.cit., S. 101

581) Tirpitz, op.cit., S. 101

verabschiedet worden war, wäre erst nach dessen Ablauf (1904) eine Novelle erforderlich gewesen. Der Antrag des Zentrums, das Gesetz auf 6 Jahre zu begründen, hatte zur Folge, daß von 1898 bis 1900 jeweils drei Großkampfschiffe auf Stapel gelegt wurden, dieses "Dreiertempo" dann aber 1901 auf 1 Schiff bzw. 2 Schiffe 1902/03 absank.⁵⁸² Genau dieses "Auf- und Niederschwanken der Baurate" wollte Tirpitz unter allen Umständen vermeiden. Ihm schwebte ein festes "Dreiertempo" vor, die Inbau- gabe von 3 Großkampfschiffen pro Jahr bei 20jähriger Ersatzzeit war die Formel, die der Admiral zur Grundlage seiner Baupolitik nehmen wollte (alle Novellen, die nach dem zweiten Gesetz kamen, dienten dazu, diese Formel zu sichern).⁵⁸³

Eine Baurate von 3 Schiffen pro Jahr erfüllte erstens das technische Erfordernis, jedes Jahr möglichst gleich viele Schiffe zu bauen und zweitens war dies die Baurate, die der Leistungsfähigkeit der deutschen Werftindustrie am besten entsprach.⁵⁸⁴

Nicht zuletzt im Hinblick auf die von ihm immer im Auge behaltenen parlamentarischen Verhältnisse versprach sich Tirpitz von einem Beibehalten des "Dreiertempos" eine "Vermeidung eines erheblichen Knarrens des Bewilligungsmechanismus," denn

582) Hallmann, op.cit., S. 335

583) Hubatsch, Ära Tirpitz, op.cit., S. 68

584) Tirpitz, op.cit., S. 102

nach dem Absinken des Bautempos hätte sich ohne die Beibehaltung des "Dreiertempos" ein Wiederanstieg ergeben, mit einer "sprunghaften Mehrbelastung des Etats." 585

Ein weiterer innenpolitischer Grund für das Vorziehen der an sich erst 1904 fälligen Novelle lag darin, daß Tirpitz die Flottenfrage aus dem "Zusammenstoß der wirtschaftlichen Gruppen" von Industrie und Landwirtschaft heraushalten wollte, der 1902 bei der Neuordnung der Handelsverträge erwartet werden mußte. 586

1.2.2. Tirpitz selbst stellte als wichtigsten Grund für die als Novelle entworfene Vermehrungsvorlage, die später mit dem ersten Flottengesetz zu einem einheitlichen zweiten verschmolzen wurde, die veränderte Weltlage hin, "eine schnellere Entwicklung der Welt, als wir sie 1897 annehmen in der Lage gewesen waren." 587 In diesem Zusammenhang erwähnte er besonders den Faschodakonflikt, den Spanisch-Amerikanischen Konflikt und den Burenkrieg.

Diese Behauptung steht in Gegensatz zu der Einschätzung von Kehr, der bekanntlich weder beim ersten noch beim zweiten Flottengesetz die Außenpolitik als ausschlaggebenden Faktor sieht, sondern die Flottenrüstung ausschließlich unter den "Primat der Innenpolitik" stellt und sie nur als Produkt der

585) Tirpitz, op.cit., S. 103

586) Tirpitz, op.cit., S. 103/104
Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 177

587) Tirpitz, op.cit., S. 103

"Einigung zwischen Landwirtschaft und Industrie" sieht, "die ihren Gegensatz zurückstellten und gemeinsam ihre Herrschaft stabilisierten, um das Proletariat von der Macht fernzuhalten." 588

Zweifellos stand das zweite Flottengesetz - im Gegensatz zum ersten - wie alle anderen politischen Vorgänge um die Jahrhundertwende in untrennbarem Zusammenhang mit der Sammlungs- politik. Auch ist offensichtlich, daß die Parteien das zweite Gesetz stark unter einem innenpolitischen und wirtschaftlichen Blickwinkel betrachteten.⁵⁸⁹ Damit ist aber noch lange nicht gesagt, daß in der Perzeption der politischen Entscheidungsträger notwendigerweise die gleiche Perspektive vorlag, außenpolitische Vorgänge überhaupt keine Rolle spielten. Es ist vielmehr so, daß in deren Perzeption außenpolitische Faktoren eine bedeutendere Rolle spielten, als es die meinen, die einseitig vom "Primat der Innenpolitik" ausgehen, eines Ansatzes, der in der zeitgenössischen Diskussion bestimmter Theorieansätze eine Rolle spielt, aber eben nicht dem Politikverständnis der handelnden Zeitgenossen um die Jahrhundertwende entspricht. Es muß auch darauf hingewiesen werden, daß die Feststellung bestimmter Vorteile, die Interessengruppen aus politischen Konstellationen ziehen, nicht notwendigerweise ein Indiz da-

588) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 173

589) Petter, Deutsche Flottenrüstung..., op.cit., S. 213
Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 177

für ist, daß bestimmte Regierungsprogramme allein die Interessen dieser Gruppen widerspiegeln bzw. diese Interessengruppen sogar die Initiatoren dieses Programmes sind, die politischen Entscheidungsträger mithin nur den verlängerten Arm dieser Gruppen darstellen, ohne dabei eigene, selbständige Vorstellungen zu haben, die durchaus nicht nur innenpolitischer Natur sein müssen. Interessengruppen mögen noch so ein intensives Bedürfnis haben, ihre immer partikularen Forderungen bei der politischen Führung zum Tragen zu bringen, sie bleiben immer nur Vertreter eines sehr eingeschränkten Interessenhorizontes, unterliegen nicht einmal den Zwängen von Parteien, die immerhin in ihr Programm das ganze politische Spektrum der Innenpolitik und Außenpolitik einbeziehen müssen und sich schon bei ihren politischen Entscheidungen nicht auf nur partielle Interessen beschränken können (z.B. "Hausbesitzerpartei").

Dies gilt unter dem Gesichtspunkt des "Decision-making-process" in noch viel höheren Grade von der politischen Administration, in deren Entscheidungsfindung zwangsläufig neben dem "inneren Bezugsrahmen" auch ein "äußerer Bezugsrahmen" einbezogen werden muß, die sich nicht etwa nur auf ein Programm der Sammlung beschränken kann, da auch außenpolitische Zielsetzungen "eo ipso" vorgegeben sind und die internationale Konstellation ständig in den Ent-

scheidungsprozeß hineinwirkt.⁵⁹⁰ Allein schon aus diesem Grund ist es methodisch unumgänglich, die außenpolitische Konstellation in die Perzeption der politischen Entscheidungsträger miteinzubeziehen; diese unterliegen ja in ihrem Entscheidungsprozeß einem ständigen Interaktionsablauf zwischen "innerem" und "äußerem Bezugsrahmen." Abschließend ist zu berücksichtigen, daß die Forderungen innenpolitischer Interessengruppen auf eine vielgestaltige Verwaltung treffen, so daß in der Administration niemals ein einheitliches Einschwenken auf die Forderungen von "Pressure Groups" stattfindet.

Vertreter des "Primates der Innenpolitik" übersehen diese angeführten komplizierten Wechselbeziehungen und reduzieren den nicht vergleichbaren, viel weiteren Bezugsrahmen der Regierung auf den eingeschränkten Horizont von Interessengruppen.

- 2.) Seit dem Sommer 1898 richtete Tirpitz seine ganzen Aktivitäten darauf, "nach Ablauf des Sextennats, oder wenn technisch und organisatorisch ausführbar, noch früher," eine parlamentarische Konstellation herzustellen, in der "die Vergrößerung der Marine... ohne Schwierigkeiten bewirkt werden kann."⁵⁹¹ Richtschnur seines Vorgehens war, "alle Einzelheiten des organisatorischen Vorgehens so einzurichten, wie es für künftige Flottenverstärkung zweckmäßig wäre."⁵⁹²

590) Snyder/Bruck, op.cit., S. 227-232

591) Berghahn, op.cit., S. 160

592) Tirpitz, op.cit., S.101

Das mußte in der Praxis vor allem heißen, dem Ausbau der Schlachtflotte eindeutig die Priorität einzuräumen, unter Vernachlässigung all der anderen vielfältigen Bereiche, die den Gesamtorganismus einer Flotte ausmachen (Küstenbefestigungen, Einschränkung anderer Waffenbeschaffungen).⁵⁹³

Daß ein solch einseitiges Vorgehen zu Lasten anderer Rüstungsbereiche, zu einer Zuspitzung der Ressortegoismen und zu Kritik in der Marinebürokratie selbst führen mußte, war kein Wunder. So schreibt Tirpitz über "unsere auf ein fernes Ziel hingeeordneten Maßnahmen," daß diese "auch innerhalb der Marine vielfach nicht verstanden wurden und zu inneren Reibungen führten... ." ⁵⁹⁴

- 2.1. Zunächst mußte der nächste Schritt sein, sich die Zustimmung des Monarchen einzuholen. In einem Immediatvortrag Ende November in Rominten stimmte er den Kaiser auf die für die Novelle notwendigen äußeren und inneren Bedingungen, die Schwerpunktverlagerung sowie auf die weitere Rüstungsplanung ein. Als günstigsten Zeitpunkt für eine endgültige Entscheidung bezeichnete er das Jahr 1902, denn dann sei mit dem Ablauf des ersten Flottengesetzes die Möglichkeit einer Vergrößerung zu übersehen, außerdem ließen sich ein Jahr vor Ablauf des Heeresquinquennats die Armeeforderungen abschätzen, schließlich sei bis dahin mit dem Abschluß der Handelsverträge

593) Berghahn, op.cit., S. 161

594) Tirpitz, op.cit., S. 101

zu rechnen. Grundlage der zweiten Flottenvermehrung sollte die so "eng wie mögliche" Anlehnung an das bestehende Flottengesetz sein, da sich aus dessen Anlage eine "Reihe von Verstärkungen," etwa die Umwandlung des Küstenpanzergeschwaders der Siegfriedklasse in vollwertige Schiffe durch den abzusehenden Ablauf der Ersatzfrist von selbst ergeben würde. Unter diesen Umständen schlug Tirpitz als ersten Schritt die Schaffung "eines III. Geschwaders komplett mit Kreuzergruppe und Torpedobootsdivison" vor.⁵⁹⁵ Durch eine Kabinettsordre vom 5. Dezember 1898 bekam Tirpitz das Placet für sein Vorgehen. Darin wurde festgelegt, daß alle anderen Aufgaben hinter dem Ausbau der Schlachtflotte zu rangieren hatten und bei der Mitteldisposition "eine weitere Verstärkung der Schlachtflotte bereits einzukalkulieren" sei. Der Zeitpunkt dieser Erweiterung war noch nicht festgelegt, er sollte erst "nach vorheriger gründlicher Durcharbeitung des Entwurfes und unter Berücksichtigung der dann vorliegenden politischen Verhältnisse erfolgen." bis 1904 sollte aber sicher nicht gewartet werden.⁵⁹⁶ In jedem Fall sollten schon die Werftanlagen so vergrößert werden, daß sie in der Lage waren, den Bau eines dritten Geschwaders auszuführen.⁵⁹⁷

595) Berghahn, op.cit., S. 161

596) Tirpitz, op.cit., S. 102

Kelly, op.cit., S. 141

597) Berghahn, op.cit., S. 162

2.2. Das RMA mußte nun auf "Einsparkurs" gehen, denn neben dem "Ausbau der Schlachtflotte war es nicht möglich, zugleich die Küstenbefestigungen zu verstärken." ⁵⁹⁸ Um weitere Finanzmittel zu gewinnen, wurde die Torpedoreserve reduziert, um günstigere Preiskonditionen zu erzielen, wurden Werftaufträge um ein Jahr vorgezogen. Überhaupt glaubte das RMA mit den 1898 festgelegten Geldmitteln wegen der Steigerung der Arbeitslöhne und der gestiegenen Materialpreise nicht auszureichen zu können, denn - so Tirpitz - "wir hatten die Preissteigerungen der Schiffe unterschätzt." Er sah eine gewisse Gefahr der "Verkümmerung der Neubauten," beides Befürchtungen, für die Gründe vorhanden waren. ⁵⁹⁹

Zwei Linienschiffe der Wittelsbachklasse, die "Wettin" und die "Zähringen," wurden tatsächlich zu einem sehr hohen Preis (je rd. 22 Mill.) an die Schichau und Germaniawerft vergeben. Diese ungünstige Preisgestaltung in der ersten Phase des Flottenbaues hing allerdings auch mit der Unerfahrenheit der Marineverwaltung und mit der preissteigernden Wirkung des Burenkrieges zusammen. ⁶⁰⁰

Das Beispiel dieser Klasse zeigt auch, wie sich die Baubeschleunigungen auswirkten. Mit der Wittelsbachklasse konnte infolge Zeitmangels nur ein Typ gebaut werden, der lediglich

598) Berghahn, op.cit., S. 161

599) Tirpitz, op.cit., S. 102
Berghahn, op.cit., S. 170

600) Leckebusch, op.cit., S. 69
Gröner, op.cit., S. 72

eine Weiterentwicklung der Kaiserklasse darstellte, die schon technisch ein unbefriedigender Typ war, bei dem sehr umfangreiche Umbauten erfolgen mußten.⁶⁰¹ Ausmaße und Bewaffnung entsprachen sich fast genau, lediglich die Fahrtstrecke und der Panzerschutz konnten verbessert werden.⁶⁰²

2.3. Im Frühjahr 1899 nahm Tirpitz mit Hohenlohe Kontakt wegen der neuen Flottenvorlage auf. Der Reichskanzler berichtete in seinem Journal vom 1. Mai 1899 über Überlegungen von Tirpitz, die unter anderem zeigen, daß er im Mai 1899 entschlossen war, bis spätestens 1901 die Novelle einzubringen. Der Staatssekretär ging einleitend auf die deutsche Stellung in China ein, die er wegen des russisch-englischen Abkommens vom 28. April 1899⁶⁰³ und des überlegenen englischen Chinahandels für bedroht ansah. Er tadelte dann das deutsche Vorgehen als "zu rasch" und fuhr fort: "aber wir können nicht zurück, wie wir überhaupt in unserer Weltstellung nicht stehenbleiben können, sondern stets vorwärts gehen müssen. Die Entwicklung unserer Industrie und die Zunahme unserer Bevölkerung zwingt uns dazu. Wir müssen deshalb auf die Vergrößerung unserer Flotte bedacht sein. Nicht gleich, aber 1901... .

601) Strohbusch Erwin, Markante Kriegsschiffe der Kaiserlichen Marine, in: MR 12/1977, S. 709/710

602) Gröner, op.cit., S. 72

603) Gooch/Temperley(Hrsg.) Die Britischen Amtlichen Dokumente über den Ursprung des Weltkrieges 1898-1914, Bd. 1/1.HB., S. 64, Nr. 61

Vorläufig handelt es sich darum, alles vorzubereiten und im gegebenen Augenblick, etwa 1901, eine Novelle einzubringen, die mit den veränderten Verhältnissen, feindliche Stellung von England und Amerika etc., zu motivieren wäre." Um den Reichstag zu gewinnen, schlug Tirpitz dann vor, den Jesuitenorden wieder zuzulassen, ein Vorschlag, dem Hohenlohe allerdings keine Aussichten zubilligte.⁶⁰⁴

- 2.4. Viel entscheidender als Kontakte mit dem Reichskanzler war für Tirpitz, daß er auf allen Etappen seines Vorgehens die kaiserliche Zustimmung erhielt. Er hielt deswegen dem Monarchen im Laufe des Jahres 1899 mehrere Vorträge, deren entscheidender der Rominterner Immediatvortrag vom September 1899 war.

Hauptzuarbeiter in dieser Vorbereitungsphase für die Vorträge war die Etatabteilung unter dem unentbehrlichen "Etatsvirtuosen" Capelle. Bei der Skizzierung des weiteren Vorgehens legte die Etatabteilung besonderen Wert auf die Einhaltung der Geldgrenzen "um das Vertrauen zur Marineverwaltung zu stärken und bei der Novelle auf strikte Ausführung des Flottengesetzes pochen zu können." Eine Novelle, die ein drittes Geschwader bringen sollte, schlug Capelle für 1902/03 vor, d.h. 9 Linienschiffe, 2 Große und 6 Kleine Kreuzer sowie 2 Torpedobootsflottillen seien neu zu bauen, dazu 2 Große

604) Hohenlohe, op.cit., S. 497/498

Kreuzer für Ostasien und 3 Linienschiffe, 1 Großer, 15 Kleine Kreuzer als Ersatzbauten. 1908 sollte der Termin für die Fertigstellung sein, in diesem Jahr sollte auch die Siegfriedklasse mit einer weiteren Novelle ersetzt werden.⁶⁰⁵

Am 28. September 1899 legte Tirpitz dem Kaiser sein detailliertes Programm vor. Der Vortrag fand im kaiserlichen Jagdhaus in Rominten statt, in "Waldluft und verhältnismäßiger Ungestörtheit," in einer Atmosphäre, die auf die oft nicht sehr belastbare Konstitution des Monarchen beruhigend wirkte.⁶⁰⁶

Als Endziel des Flottenbaues nannte Tirpitz in seinem Memorandum 45 Schlachtschiffe, von denen außer 5 alle in den Heimatgewässern stationiert sein sollten. Dazu sollten 12 Große Kreuzer und 30 Kleine Kreuzer kommen, plus Torpedobooten und entsprechendes Zubehör.⁶⁰⁷

Dieses Ziel sollte in zwei Schritten erreicht werden. Der erste würde ein drittes Geschwader und 5 Schlachtschiffe plus 4 Große Kreuzer für den Auslandsdienst bringen, der zweite würde dann ein viertes Geschwader sein, das aus den Ersatzbauten der Siegfriedklasse gebildet werden sollte.

Welche Möglichkeiten gab nun ein solch militärisches Instrument

605) Berghahn, op.cit., S. 164/165

606) Tirpitz, op.cit., S. 102/135

607) In seinen Erinnerungen sprach Tirpitz allerdings nur von "38 Linienschiffen mit Zubehör."
Tirpitz, op.cit., S. 107
Berghahn, op.cit., S. 195

der politischen Führung in die Hand? Tirpitz beantwortete diese Frage, indem er den schon 1896 erörterten Gedanken der Risikotheorie herausstellt, dessen politische Konsequenzen bereits eingehend behandelt wurden (s.S.89-103). Er stellte dem Kaiser vor, daß nach Erreichung des Zieles "nur noch England überlegen sein wird. Aber auch England gegenüber haben wir durch geographische Lage, Wehrsystem, Mobilmachung, Torpedoboote, taktische Ausbildung, planmäßigen organisatorischen Aufbau und einheitliche Führung zweifellos gute Aussichten." Wegen der durch diese Faktoren gegebenen "durchaus nicht aussichtslosen Kampfverhältnissen" meinte Tirpitz prognostizieren zu können, daß "England aus allgemein politischen Gründen vom nüchternen Standpunkt des Geschäftsmannes aus jede Neigung uns anzugreifen verlieren wird und uns ein solches Maß von Seegeltung zugestehen," daß es dem Kaiser ermöglicht werde, "eine große überseeische Politik zu führen." 608

Tirpitz erhielt nach dem Vortrag vom Kaiser die endgültige Genehmigung für sein Vorgehen, obwohl der anwesende Chef des Marinekabinetts die parlamentarischen Aussichten nicht günstig einschätzte. Diese pessimistische Einschätzung Sen- dens machte Wilhelm kein Kopfzerbrechen, er meinte forsch, "dann würde eben der eiserne Topf (des Willens zur Flotte) den irdenen Topf (der Opposition) zerschlagen." 609

608) Diese Stelle ist in seinen Erinnerungen defensiver: "daß unsere überseeischen Interessen nicht leiden werden." Tirpitz, op.cit., S. 107
Berghahn, op.cit., S. 195
Kelly, op.cit., S. 151

609) Tirpitz, op.cit., S. 102

An dieser Zustimmung zeigt sich im übrigen ganz deutlich, daß Wilhelm II. durchaus nicht nur die Nebenrolle eines fanatischen "Ship-lovers" spielte, der "morgens wenn die Sonne graut, schon an seiner Flotte gebaut hatte," sondern daß seine jeweilige Zustimmung bei der Vielzahl der konkurrierenden Instanzen die entscheidende Gewichtsverlagerung mit sich brachte und demjenigen, der des Kaisers Placet erhielt, die dominierende Rolle sicherte. Der große "Macher" war zwar Tirpitz, ohne die jeweilige Bereitschaft des Kaisers sein Gewicht gerade für die Marschroute des Admirals in die Waage zu legen, wäre ein kontinuierliches Arbeiten für Tirpitz niemals möglich gewesen. Daß die Zustimmung für ein bestimmtes Vorgehen gerade in Marinefragen nicht selbstverständlich zu erhalten war, ergab sich schon aus der Tatsache, daß der Monarch sich gerade in diesem Metier bis in technische Konstruktionsfragen hinein für besonders kompetent hielt.⁶¹⁰ Daß sich Tirpitz der Bedeutung des Monarchen deutlich bewußt war, zeigt sein klares Bekenntnis in den Erinnerungen, "daß der Kaiser die entscheidende Persönlichkeit war, von der das Gelingen des großen Versuches abhing.. ." ⁶¹¹

Trotz des Konsenses der zwischen Staatssekretär und Monarchen vor allem in der ersten Phase des Schlachtflottenbaues vorherrschte, war ein störungsfreies Verhältnis zwischen beiden

610) Tirpitz, op.cit., S. 133

611) Tirpitz, op.cit., S. 132

nie vorhanden, denn die von "Tatsachensinn" geprägte Persönlichkeit von Tirpitz war der Veranlagung des Monarchen geradezu "entgegengesetzt."⁶¹² Auch der Kaiser sprach davon, "daß das Zusammenarbeiten mit ihm sich nicht immer ganz amön und leicht gestaltete."⁶¹³ Daß man sich trotz des Wechsels von "Gnade und Ungnade" immer wieder zusammenfand, mag wohl nicht zuletzt daran gelegen haben, daß der Kaiser die organisatorischen Fähigkeiten von Tirpitz nicht entbehren konnte, ohne die Durchführung des Flottenbaues zu gefährden. Tirpitz andererseits ließ "dem Kaiser was des Kaisers ist" und kam erfüllbaren Wünschen des Monarchen entgegen, wo es ging, außerdem gelang es ihm oft, wichtige Entscheidungen in einer Umgebung wie Rominten zu arrangieren, wo eine "plötzliche nervöse Erregung" des Monarchen weitgehend ausgeschlossen war.⁶¹⁴

2.5. Die Zustimmung des Kaisers war nicht nur bedeutsam, um für das Arbeiten des RMA freie Hand zu erhalten, sie verstärkte auch entscheidend die Durchschlagskraft von Tirpitz gegenüber den schon angedeuteten Widerständen innerhalb der Marine, die sich gegen sein Vorgehen formiert hatten. Geradezu eine ironische Note erhält dieser Kampf gegen marineinterne Widerstände, wenn man bedenkt, daß der Hauptangriffspunkt, durch den er seine Machtvollkommenheit gestört sah,

612) Tirpitz, op.cit., S. 133

613) Wilhelm II., op.cit., S. 204

614) Tirpitz, op.cit., S. 135

gerade das Oberkommando war, von dem aus Tirpitz vor gar nicht langer Zeit seine Opposition gegen das RMA geführt hatte, die Rollen nunmehr vertauscht waren.

Diesen merkwürdigen Rollentausch hatte auch der Prinz Heinrich von Preußen im Auge, Bruder des Kaisers und Admiral des aktiven Seeoffizierkorps, wenn er bedauerte, "daß Tirpitz jetzt sein eigen Werk, für das er sich in die Schanze schlug, das OK mit starken Befugnissen, zu zertrümmern sich anschicke."⁶¹⁵

Während der Kommandierende Admiral des OK diese Behörde als die zentrale oberste Kommandobehörde der Marine ansah, in jeder Schmälierung ihrer Befugnisse eine Einbuße der unmittelbaren kaiserlichen Kommandogewalt sah,⁶¹⁶ plädierte Tirpitz in einer Denkschrift vom März 1899 für die Zerschlagung des OK mit einer Begründung, die die kaiserliche Kommandogewalt ausspielte. Er stellte dem Kaiser vor Augen, daß seine Kommandogewalt ein Oberkommando neben dem RMA nur schwer ertrüge,⁶¹⁷ daß "nur eure Majestät bei der Offensive die großen verantwortungsvollen Entscheidungen treffen könne."⁶¹⁸ Diese auf die uneingeschränkte kaiserliche Kommandogewalt abgestellte Argumentation konnte das monarchische Selbstwertgefühl des Kaisers nur bestärken, verstellte ihm aber zunehmend den Blick

615) Hubatsch, Admiralstab.. , op.cit., S. 90
Tirpitz, op.cit., S. 123

616) Hubatsch, Admiralstab.. , op.cit., S. 79/80

617) Tirpitz, op.cit., S. 122
Hubatsch, Admiralstab.. , op.cit., S. 92

dafür, daß eine persönliche Leitung der Marine für den Monarchen neben seinen anderen Aufgaben unmöglich sein mußte.⁶¹⁸ Am 14. März trat aber das unmöglich scheinende ein: mit einer AKO wurde das Oberkommando aufgelöst mit der Begründung, daß der Kaiser nunmehr den Oberbefehl selbst übernommen habe. Weiterhin wurde eine Reihe neuer Immediatstellen eingerichtet: neben das EMA und das Marinekabinett traten der Chef des Admiralstabes, der Flottenchef, die Stationschefs der Nord- und Ostseestation und der Inspekteur des Bildungswesens.⁶¹⁹ Tirpitz hatte damit zwar seine eigene Machtstellung innerhalb der Marinehierarchie ausgebaut, dafür war aber die seit 1870/71 bestehende Tendenz zur Aufsplitterung der militärischen Behördenorganisation weiter fortgeschritten, nach der Prognose des damaligen Admiralstabschefs Bachmann eine Entwicklung, die "im Kriege schwerste Hemmungen hervorrufen würde."⁶²⁰

2.6. Die Hauptursache der innerbehördlichen Reibungen war nun zwar beseitigt, von einer einheitlichen Meinungsfront in der Frage Schlachtflotte konnte aber weiterhin keine Rede sein. Hört der Opposition war ausgerechnet die zentrale Bildungsstätte der Marine, die Marineakademie und ein alter Freund von Tirpitz, der dortige Lehrer für Seetaktik

618) Hubatsch, Admiralstab..., op.cit., S. 77/78
Tirpitz, op.cit., S. 122

619) Hubatsch, Admiralstab..., op.cit., S. 93
Berghahn, op.cit., S. 167

620) Hubatsch, Admiralstab..., op.cit., S. 84

und Seekriegsgeschichte, Admiral Curt Freiherr von Maltzahn. An dieser Einrichtung "wurde noch einige Zeit hindurch für den Kreuzerkrieg und gegen die Hochseeflotte gelehrt," und von Maltzahn die operative Vorstellung abgelehnt, alles auf die Karte einer einzigen Seeschlacht zu setzen. Tirpitz geriet in zunehmenden Gegensatz zu seinem alten Freund, griff schließlich durch, "da es nicht anging, daß unsere Baupolitik von der höchsten Bildungsstätte bekämpft wurde." 1903 wurde Maltzahn nach wiederholten Auseinandersetzungen endgültig verabschiedet.

Nachdem einengende Vorschriften über die literarische Tätigkeit von aktiven und pensionierten Offizieren erlassen worden waren, hatte Tirpitz auch die noch vorhandenen Einbruchstellen von öffentlicher Kritik in der Marine endgültig "abgeschottet." ⁶²¹

3)3.1. Die marineinterne Opposition abzublocken war eine Sache, eine ganz andere, den Kaiser davon abzuhalten, verfrüht die Flottenfrage in der Öffentlichkeit aufzuwerfen. Da Tirpitz sich bewußt war, "wie schwer es der Natur des Kaisers fiel, diese Sache ausreifen zu lassen und es sich zu versagen, selbst damit hervorzutreten," schrieb er am 11. Oktober an Bülow, er solle seinen Einfluß geltend machen, den ungestümen Monarchen vor einer frühzeitigen Berührung der Flottenfrage zurückhalten. ⁶²² Leider halfen diese Vor-

(21) Petter, Deutsche Flottenrüstung..., op.cit., S. 209/210
Tirpitz, op.cit., S. 121

622) Kolly, op.cit., S. 152

sichtsmaßnahmen nicht viel.

Obwohl sich die Erwägungen über die geplante Novelle noch im ersten Vorbereitungsstadium befanden, ließ sich der Kaiser nicht zurückhalten, anlässlich des Stapellaufes des Linienschiffes "Karl der Große", am Abend des 18. Oktober 1899 im Hamburger Rathaus, das Schlagwort "bitter not ist uns eine starke deutsche Flotte", in die Öffentlichkeit zu werfen und damit den Stein ins Rollen zu bringen. ⁶²³

Tirpitz, der im Interesse einer ruhigen Planungsphase kein Interesse an einer so verfrühten Diskussion haben konnte, die Veröffentlichung der Novelle auch frühestens in der zweiten Phase 1900 plante, ⁶²⁴ sah auf die Marineverwaltung den diskriminierenden Verdacht zukommen, ihr Vorgehen sei ein Ergebnis "absolutistischer Einflüsse, gegen welche die Reichsverfassung geschützt werden müsste." ⁶²⁵

3.2. Tirpitz konnte zu der Kaiserrede nicht schweigen. Fraglich war für ihn nur, ob er "abbremsen oder dahinterfeuern" sollte. Da im ersten Fall "alle Aussichten verloren gingen" blieb Tirpitz keine Wahl, er beschloß "dahinterszufeuern," ein Vorgehen, das allerdings "überstürzte Arbeit" mit sich brachte und "die Marschordnung verschob." Wenigstens wollte er aber "bis zum Zusammentritt des Reichstages warten," um sich "mit den Abgeordneten zu besprechen." ⁶²⁶

623) Meissner, Denkwürdigkeiten des GFM Waldersee, op.cit., S.436
Johann Ernst(Hrsg.) Reden des Kaisers, S. 82

624) Berghahn, op.cit., S. 211/212

625) Tirpitz, op.cit., S. 104

626) Tirpitz, op.cit., S. 104

Nach einer Unterredung mit dem Kaiser am 23. Oktober, ließ sich Tirpitz am 24. Oktober beim Reichskanzler, den er schon seit Oktober 1898 über die Flottenfrage unterrichtete,⁶²⁷ für einen Vortrag in Baden-Baden anmelden. Dort wollte er "die Genehmigung zur Einbringung eines neuen Flottengesetzes im Herbst 1900 erlangen." Den Anlaß dazu gab die Rede des Kaisers in Hamburg, "welche ohne Vorwissen von Exz. Tirpitz gehalten worden ist," wie der Chef der Reichskanzlei zu vermelden wußte.⁶²⁸ Am 25. Oktober erhielt der Reichskanzler durch Bülow die Mitteilung, daß Admiral Tirpitz "die sofortige Einbringung einer Flottennovelle" fordere und als Kompensation die sofortige Aufhebung des Jesuitengesetzes zur Erwägung stelle. "Die Kompensation erregte Bedenken," außerdem stand noch nicht fest, ob die Novelle "schon in diesem Winter (in Form einer Interpellation) angeregt oder im Herbst 1900 von der Regierung eingebracht werden soll."⁶²⁹

Über die Baden - Badener-Konferenz berichtet Hohenlohe in seinen Aufzeichnungen vom 26. Oktober, daß der Kaiser der Ansicht war, man "solle die Novelle zum Flottengesetz bis zum nächsten Herbst vertagen." Bülow und Lucanus (Chef des Zivilkabinetts) waren dagegen für eine "sofortige Vorlage an den gegenwärtigen Reichstag" eingetreten (Lucanus wohl auf Veranlassung Miquels, dessen "gehorsamer Diener er war").⁶³⁰ Tirpitz war

627) Hohenlohe, op.cit., S. 448/464/497

628) Hohenlohe, op.cit., S. 533

629) Hohenlohe, op.cit., S. 533

630) Bülow, Denkwürdigkeiten, op.cit., Bd. 1, S. 362

anfangs nicht sicher gewesen, "ob er bis Mitte November damit fertig werden kann," sei aber jetzt "auch für sofortige Einbringung, besonders wenn es sich in den nächsten Tagen zeigt, daß die Stimmung eine flottenfreundliche ist." Für günstig hielt es der Staatssekretär, "die Vorlage zu bringen, solange noch die Engländer in Transvaal sind, weil es ihnen, solange der Krieg dauert, schwerer sein würde, gegen unsere Flottenpläne zu intrigieren." ⁶³¹

Hohenlohe sah aber "nicht recht ein, daß die sofortige Vorlage einer Marinenovelle uns so große Vorteile bieten sollte." Er sah nur den Nachteil, "daß die öffentliche Meinung... aufgeschreckt wird... ." ⁶³² Gerade die wollte er aber "beruhigen und alles aus dem Weg schaffen, was Unruhe und Aufregung veranlaßt." Schon jetzt schätzte er die öffentliche Meinung sehr zurückhaltend gegenüber der Novelle ein. ⁶³³

Hohenlohe sah durchaus die außenpolitischen Vorteile einer sofortigen Vorlage, hielt aber daran fest, erst "die öffentliche Meinung im Lauf der Debatte über den Etat und später langsam vorzubereiten." Er hielt es für besser, die Südafrikanischen Ereignisse langsam wirken zu lassen, "und wenn dann der nächste Herbst herankommt ist der Deutsche reif, jedenfalls reifer als jetzt, die Notwendigkeit einer stärkeren

631) Hohenlohe, op.cit., S. 534

632) Hohenlohe, op.cit., S. 534

633) Hohenlohe, op.cit., S. 534

Flotte zu würdigen." ⁶³⁴

Am 27. Oktober konnte Hohenlohe noch gegen Bülow seine Freude darüber ausdrücken, "daß sie... in der Besprechung bei SM. die Entscheidung wegen der Vorlegung der Novelle vertagt haben." Schon am nächsten Tag setzte Tirpitz den zurückhaltenden Reichskanzler unter Druck, indem er ihm einfach die Mitteilung machte, daß er in der "Norddeutschen Allgemeinen Zeitung" einen Artikel veranlaßt habe, "welcher Ziel und Richtung der Flottenverstärkung bezeichnet... ." Da stellte es schon ein Zeichen von Rücksichtslosigkeit dar, wenn Tirpitz eingangs behauptete, "die Flottenfrage geht zunächst in dem von Eurer Durchlaucht gebilligten Gange vorwärts." Davon konnte nach dem Erscheinen des Artikels gar nicht die Rede sein, denn damit wurde die von Hohenlohe erstrebte Beruhigung der Öffentlichkeit gerade nicht erreicht. Dies gab Tirpitz in geradezu herablassender Weise ungeschminkt zu, wenn er kalt feststellte, "hierzu wird die Presse Stellung nehmen... müssen" und von der Stellungnahme der Parteien sprach, sowie von Angriffen gegen sich und den Reichskanzler. ⁶³⁵

Diese ganze vertrauliche Mitteilung zeigt die starke Position, die Tirpitz aus dem Zusammenspiel mit dem Kaiser gewann ⁶³⁶ und war nichts anderes als eine unverblühte Miß-

634) Hohenlohe, op.cit., S. 534/535

635) Hohenlohe, op.cit., S. 536

636) Berghahn, op.cit., S. 214

achtung der Meinung des Reichskanzlers.

Genauso demonstrierte diese Mitteilung die rücksichtslose Energie, die Tirpitz jetzt geboten sah, um nach dem Vorpreschen des Kaisers das Heft in der Hand zu halten. Der Kaiser hatte ihm ja auch unmißverständlich klargemacht, wie sehr ihm an einer sofortigen Einbringung der Novelle lag und drängte ihn gerade "andauernd stürmisch " dazu.⁶³⁷

Am 5. November störte Tirpitz den alten Hohenlohe aus seiner Sonntagsruhe durch die Bitte einer Zusammenkunft, zu der auch die Reichsstaatssekretäre kommen wollten. In der Besprechung waren dann Bülow, Posadowsky, Thielmann und Tirpitz der Meinung, "daß es beim Zusammentritt des Reichstages nicht möglich sein werde, die Novelle zum Flottengesetz unbesprochen zu lassen." Posadowsky meinte, "man könne nicht warten, nachdem sich der Kaiser so eindringlich geäußert habe," Tirpitz hielt es für nötig, "den Reichstag und die Nation über die Pläne der Regierung aufzuklären." Miquel, der sich wegen des Scheiterns der Kanalvorlage gegenüber dem Kaiser in einer sehr gefährdeten Situation befand und sich außerdem durch den "aufsteigenden Stern Bülow" schon überflügelt sah, dazu zum Zentrum in schlechten Beziehungen stand, hatte über den Chef des Zivilkabinetts beim Kaiser für die sofortige Einbringung der Flottenvorlage gesprochen, um in seiner bedrängten Lage die Rückendeckung

637) Tirpitz, op.cit., S. 105

638) Herzfeld, Miquel, op.cit., S. 553

des Monarchen zu gewinnen.⁶³⁹ Hohenlohe war also vollkommen überstimmt worden, eine Tatsache, für die der um Ausreden nie verlegene Hohenlohe die beruhigende Feststellung fand, daß die Projekte von Tirpitz ja gar "nicht so exorbitant seien!"⁶⁴⁰

3.3. Da der Reichskanzler schon bei der ersten Lesung des Etats eine gemeinsame Stellungnahme der verbündeten Regierungen für unumgänglich gehalten hatte, mußte vor der Aufklärung des Reichstages an die verbündeten Regierungen herangetreten werden.⁶⁴¹ Schon am 2. November hatte Tirpitz vor dem Bundesrat von "erschwerenden Momenten" gesprochen, die "gegen eine strikte Innehaltung des Gesetzes sprächen" und den Gedanken an eine Novelle für 1901 nahegelegt.⁶⁴² Mit Telegramm vom 6. November 1899 kündigte der Kaiser auf Vorschlag des RMA den Bundesfürsten die Novelle an. Gleiches tat ein vom RMA entworfenes Schreiben, das der Reichskanzler an die Bundesregierungen sandte. Darin war davon die Rede, daß der Kaiser angesichts der "rapiden Zunahme der deutschen Seeinteressen" sowie der "erhöhten Seerüstung anderer Nationen" für eine Flottenverstärkung eintrete. Gedacht sei an die Beschaffung eines zweiten Doppelgeschwaders und sechs großer Auslandskreuzer. Ausführlich ging das Schreiben auf

639) Hohenlohe, op.cit., S. 535

640) Hohenlohe, op.cit., S. 537

641) Schilling, op.cit., S. 204

642) Berghahn, op.cit., S. 215/216

die für die Regierungen wichtige finanzielle Problematik ein. Dabei war beruhigend von "der steigenden Entwicklung unserer Finanzen" die Rede und davon, daß mit dieser die Inbaugabe von jährlich 3 großen und 3 kleinen Schiffen möglich sei. ⁶⁴³

Die Antworten auf das Telegramm waren mehr oder weniger zustimmend, wenn auch ohne jede Begeisterung. Sie reichten von der vollen Zustimmung des Großherzogs von Baden, über die mit Zweifeln durchsetzte, grundsätzliche Zustimmung Sachsens, bis zu der skeptischen Einstellung Bayerns. Entscheidend blieb aber doch, daß trotz der allgemein zurückhaltenden Haltung der Bundesregierungen alle bereit waren, die Novelle im Bundesrat zu unterstützen. ⁶⁴⁴

3.4. In der Zwischenzeit arbeitete das EMA mit Hochdruck weiter an der Vorbereitung des Gesetzes, vor allem an seiner Begründung mit einem umfangreichen Beiwerk von Tabellen und Statistiken.

Am 8. November 1899 legte Harald Dähnhardt, der engste Mitarbeiter Capelles, den ersten Entwurf der Begründung vor. Neben dem Hinweis auf die zunehmende Teilnahme anderer Staaten an der Weltpolitik, wie Japan und Amerika, stand das Standardargument: die Flotte als Schutz der wachsenden Seeinteressen. Weiter wurde in Verbindung mit der vorhandenen Finanzstärke und Baukapazität auf die Notwendigkeit des

643) Berghahn, op.cit., S. 217/218

644) Kelly, op.cit., S. 157/158
Berghahn, op.cit., S. 218/219

"Dreiertempos" hingewiesen, das dann zu einer Flotte von 2 Doppelgeschwadern führen sollte. Der bemerkenswerteste Teil des Begründungsentwurfes war der Verweis auf den Kern der Risikotheorie: "unsere Stärke muß so beschaffen sein, daß unsere Flotte eine Chance hat, erfolgreich einem Angriff der größten Seemacht zu widerstehen."⁶⁴⁵

Der Grundgedanke dieser Theorie bestand ja schon seit 1895. Hier ist nur noch zu sagen, daß Tirpitz lange schwankte, ob er "den Risikogedanken gegen England in die Begründung aufnehmen sollte." Am liebsten hätte er nach seinem Eingeständnis "England aus dem Spiel gelassen." Er sah aber klar, daß er sich angesichts der "so ungewöhnlichen Forderung, wie sie hier vorlag, nämlich die Verdoppelung unserer kleinen Seemacht..," in einem Dilemma befand, denn eine so große Marineforderung ließ sich eben nur mit einem Hinweis auf die stärkste Seemacht begründen. Gemäß seiner bekannten Auffassung, daß England während des Flottenbaues auf keinen Fall herausgefordert werden sollte, konnte Tirpitz "den eigentlichen Grund" nur andeuten, mußte er einen Kurs steuern, der - nicht zuletzt wegen der "bedauerlich überhitzten Burenbegeisterung"- gleichweit von einer "schweigenden Haltung gegenüber England" wie auch von einer überhitzten Agitation entfernt war.⁶⁴⁶ Angesichts der "sittlichen Entrüstung über

645) Kelly, op.cit., S. 160/161

646) Tirpitz, op.cit., S. 105

die Burenbekämpfer" und wegen des Fehlens einer gelenkten Presse war dies aber ein gefährliches Navigieren durch gefährliche Untiefen, so daß trotz nüchternen Tonlage von Tirpitz "Übertreibungen und unzutreffende Vergleiche mit England, Herausforderungen und Taktlosigkeiten in der Presse, Parlament und sonstiger Öffentlichkeit... nicht ganz zu unterdrücken waren." ⁶⁴⁷

Dieser Widerstreit zwischen nüchternem Ton im Interesse eines ungestörten Flottenbaues einerseits und der Notwendigkeit andererseits, diese Rüstung mit einem englischen Feindbild begründen zu müssen, war nicht nur ein Kennzeichen der Vorbereitungsphase des zweiten Flottengesetzes, sondern blieb mit seiner ganzen Problematik bis 1914 erhalten, wobei besonders die erste Marokkokrise diesen Widerstreit zwischen kühlem Vorgehen und aufgeputschter öffentlicher Meinung auf die Spitze trieb. ⁶⁴⁸

- 4.) Am 11. Dezember begann die Debatte über die Novelle mit der Ankündigung des Reichskanzlers, "daß die verbündeten Regierungen zu der Überzeugung gelangt sind, daß der damals (1898) festgelegte Sollbestand der Flotte einer Vermehrung bedarf." Begründet wurde dies mit den seit Annahme des ersten Gesetzes "eingetretenen Veränderungen aller für die deutschen Seein-

647) Tirpitz, op.cit., S. 98/105
Berghahn, op.cit., S. 222

648) Tirpitz, Der Aufbau der deutschen Weltmacht, op.cit., S. 19-24

teressen in Betracht kommenden politischen Verhältnisse.. " und der Feststellung, daß Deutschland dieser neuen politischen Lage gegenüber nicht ausreichend gerüstet sei. Geplant sei - so Hohenlohe weiter - "eine Verdoppelung der Schlachtflotte..," also eine "wesentliche Erhöhung des Sollbestandes der Flotte." ⁶⁴⁹

In der Debatte begrüßten die Nationalliberalen die beabsichtigte Flottenvermehrung, ⁶⁵⁰ Richter und die Sozialdemokraten, die im wesentlichen ihre Argumente aus der Debatte zum ersten Flottengesetz wiederholten, ⁶⁵¹ kritisierten Tirpitz scharf dafür, daß er "jetzt abermals eine neue Flottenvorlage vor den Reichstag bringe," obwohl das Sextennat noch nicht einmal abgelaufen sei. ⁶⁵²

Beim Zentrumsführer Lieber konnte man nicht überhören, daß er von der neuen Flottenvorlage unangenehm überrascht war, die er "als einen völligen Umsturz des Flottengesetzes von 1898" bezeichnete. ⁶⁵³ Lieber, der ja als Berichterstatter der Budgetkommission eine besonders exponierte Stellung zwischen Reichsleitung und Reichstag hatte, mußte sich durch einen solchen "Umsturz" geradezu persönlich getroffen fühlen, zumal er an vorderster Front 1898 das Flottengesetz bewilligt

649) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., X. Leg.periode, I. Session, 1898/1900, 4. Bd.(168), S. 3292

650) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 3312

651) Lothholz, op.cit., S. 131

652) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 3318/3319

653) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 3303

hatte, "auf die bündigste Erklärung der verbündeten Regierungen hin: damit wird in Sache der Flottenvermehrung für 6 Jahre^o Ruhe im Reich geschaffen werden."⁶⁵⁴

Mit den Erklärungen des Reichskanzlers und des Staatssekretärs war zwar am 11.12. ein verfassungsmäßiger Boden betreten worden. Lieber befand sich im Gleichklang mit Bebel, wenn er beklagte, daß ein solch korrektes Vorgehen leider nicht von Anfang an eingehalten worden sei. Vielmehr stellte er nicht ohne Erbitterung fest, daß schon "seit Monaten die gesamte Bevölkerung in Aufregung versetzt worden wäre durch Dinge, die.. in erster Linie zwischen den gesetzgebenden Faktoren dieses Reiches zu verhandeln und zu vereinbaren sind."⁶⁵⁵

- 5) 5.1. Tatsächlich hatte schon bevor der Reichstag mit der Flottenvermehrung befasst wurde eine lebhafte Agitation eingesetzt, getragen von einer sich seit der Transvaalaffäre und dem Krügeretelegramm ständig verschärfenden öffentlichen Meinung.⁶⁵⁶ Als seit Herbst 1899 das Burenproblem einer kriegerischen Lösung zutrieb, ergriff die deutsche Presse eine geradezu schrankenlose Englandfeindschaft, auf deren stürmischen Wogen die Marinepropaganda für die neue Flottenvermehrung geschickt durchschlagende Kraft gewann.⁶⁵⁷ Zwar tauchten die ersten offenen englandfeindlichen Äußerungen in der Flottenpropaganda schon

654) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 3304

655) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 3304

656) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 3320

657) Meyer, op.cit., S. 120/121

im Herbst 1897 auf, eine überwiegende antienglische Stoßrichtung erhielt sie aber erst 1899 in Zusammenhang mit der Propagierung der neuen Novelle.

Tirpitz wollte zwar die antienglische Stoßrichtung der Flottenrüstung möglichst im Hintergrund halten. Sein Dilemma war es aber, daß er die sprunghaft ansteigende Flottenrüstung ohne das Feindbild England nicht gegenüber der Öffentlichkeit ausreichend begründen konnte. Er blieb zwar als geschickter Regisseur im Hintergrund, brachte aber Geister in Bewegung, deren scharf antienglische Tendenz auch durch eine Vielzahl von Abwiegungsartikeln in der offiziellen Presse nicht mehr gebremst werden konnte.⁶⁵⁸ Die aggressive Tonart gegenüber allem Englischen erfasste während der Zuspitzung der Burenkrise sogar die Linkspresse, die bislang englandfreundlich eingestellt war.⁶⁵⁹ Die deutsche Regierung bewahrte aber im Burenkrieg strikte Neutralität, Deutschland wollte sich "in keiner Form in den Transvaalkonflikt hineinziehen lassen."⁶⁶⁰

Der Kaiser selbst veranlaßte zwar wiederholt deutsche Politiker, sich in ihren öffentlichen Auftritten englandfreundlich zu äußern, die Regierung versuchte auch so viel wie möglich, einen mäßigenden Einfluß auf die öffentliche Meinung

658) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 3994

659) Meyer, op.cit., S. 120

660) GP Bd. 15, op.cit., Nr. 4372/4373, S. 383

zu gewinnen.⁶⁶¹ Trotz aller Bemühungen konnte aber der Gegensatz, der zwischen Regierung und öffentlicher Meinung bestand, nicht überbrückt werden. Der tiefere Grund dieses fruchtlosen Bemühens lag letztlich in der Tatsache, daß die Flottenbewegung den Burenkrieg als unerlässliches Agitationsmittel benötigte, die antienglische Stimmung von entscheidender Bedeutung für die Flottenpropaganda war. Gerade weil diese stimulierende Wirkung vom Feld der Außenpolitik auf die Agitation für die Flottenvermehrung ausging, muß neben den wichtigen Aspekten der Sammlungspolitik auch die außenpolitische Konstellation in den Beurteilungsprozeß mit einbezogen werden.

5.2. Außenpolitische Motive spielten nicht nur in der Debatte des Reichstages eine starke Rolle, sondern bei der Entscheidungsfindung der leitenden Politiker. Dies gilt umso mehr, als wichtige Entscheidungsträger wie Bülow und Tirpitz maßgeblich von den Vorstellungen Treitschkes beeinflusst waren, die von einem Primat der Außenpolitik ausgingen, von einer unausweichlichen Gegnerschaft zwischen England und Deutschland und einem in der Zukunft nicht "vermeidbaren Konflikt um die Welt-herrschaft."⁶⁶² Bülow und Tirpitz waren nachweislich von dem Denken eines Mannes geprägt, der von der Unvermeidlichkeit ei-

661) GP Bd. 17, Nr. 5067, S. 186/187

662) Winzen, op.cit., S. 31/32
Meyer, op.cit., S. 109

nes Kampfes zwischen dem "Schwerpunkt des inneren Europa" und der Peripherie schon deswegen überzeugt war, weil "jene Staaten der Peripherie, welche durch die große Umgestaltung (der Reichsgründung Z.d.V.) allmählich in den Hintergrund gedrängt sind... die Einbuße ihrer früheren Macht nicht verschmerzen können." 663

Wie Treitschke waren auch Tirpitz und Bülow gemeinsam mit der Mehrzahl der Flottenenthusiasten davon überzeugt, daß der "große Prozeß der expansiven Zivilisation sich mit der unhemmbaren Gewalt einer Naturmacht sich durchsetzt." 664

Bei Bülow und Tirpitz kann man sogar davon sprechen, daß innenpolitische Maßstäbe nur eine zweitrangige Rolle spielten. 665 Überhaupt war die Vorstellungswelt der Exponenten der Flottenrüstung vielmehr davon geprägt, daß die Innenpolitik der Außenpolitik untergeordnet sei. Bülow z.B. wollte der Einheit und europäischen Machtstellung des Deutschen Reiches alles unterordnen. Tirpitz hielt die "äußere Politik noch wichtiger als die innere Politik, weil letzteres stark von ihr abhängig ist.. ." 666

5.3. Diese Tendenz, außenpolitische Probleme der Innenpolitik zuzuordnen, war im übrigen keine Besonderheit von Tirpitz und Bülow oder der deutschen Politik, sondern für die Großmächte

663) Treitschke Heinrich von, Der Staat im Verkehr der Völker, in: Hohenthau A.J. (Hrsg.) Treitschke, Freiheit, Einheit, Völkergemeinschaft, S. 311

664) Treitschke, op.cit., S. 312
Tirpitz, op.cit., S. 96/98

665) Winzen, op.cit., S. 41

666) Winzen, op.cit., S. 41

der Jahrhundertwende spielten außenpolitische Motivierungen eine wichtige Rolle, natürlich in Wechselwirkung mit der gesamten Innenpolitik. Dieser durchgehende Zug verliert auch dann nicht seine Bedeutung, wenn behauptet wird, die damaligen Entscheidungsträger seien sich ihrer wirklichen Abhängigkeit von Interessen der Innenpolitik bloß nicht bewußt gewesen, sie "glaubten zu handeln und taten doch nichts, als in ihren Intrigen auszuführen, was von den sozialen Machtverhältnissen vorgeschrieben war."⁶⁶⁷ In dieser Diktion war Außenpolitik eben nur Konsequenz aus der "sozialökonomischen Problematik des Reichsinneren," "blutleere Bewegungspolitik von Aktion und Reaktion," durch die Akteure von "den primären, bleibenden Verhältnissen" abgelenkt wurden.⁶⁶⁸

Es gibt aber keine Zwangsläufigkeit in dem Sinne, daß sich Außenpolitik gefälligst nach der inneren Situation zu richten habe. Die Geschichte der internationalen Beziehungen zeigt immer wieder, daß die Entscheidungsträger der Außenpolitik genügend Raum haben, um autochthone außenpolitische Gesichtspunkte zur Geltung zu bringen, und dies trotz aller innenpolitischen Abhängigkeiten, deren Vorhandensein ja nicht wegdiskutiert werden soll. Gerade die Flottenpolitik des Deutschen Reiches zeigt ja den selbständigen Wert von Außenpolitik im Widerspiel mit innenpolitischen Zielsetzungen.

667) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 110

668) Wehler H.U., Das Deutsche Kaiserreich 1871-1918, S. 183-185

Es soll hier überhaupt nicht anstelle eines Primates der Innenpolitik ein solches der Außenpolitik gesetzt werden. Sinn und Zweck historischen Forschens ist ja nicht das Suchen nach ewig gültigen Wahrheiten oder nach dem allerersten Anfang und Endziel der Geschichte, sondern die Fähigkeiten zu erlangen, einen Maßstab zu gewinnen, der verhilft Relationen zu setzen, Vergleiche zu ziehen, perspektivisches Sehen zu erlangen, ein Bemühen, das in jeder Generation ganz neu gesetzt werden muß. In diesem Sinn soll auch hier nur aufgezeigt werden, daß im konkreten Untersuchungsfall eine Wechselbeziehung zwischen Innenpolitik und Außenpolitik vorliegt. Ein solches schließt nicht aus, daß ein gewisses Überwiegen des einen oder anderen Faktors in bestimmten Zeitabschnitten gegeben sein kann, auch gegen die jeweilige Einsicht der Zeitgenossen, nur dem rückblickenden Historiker ersichtlich. Stellung soll hier nur gegen allzu doktrinaire Auffassungen bezogen werden, die davon ausgehen, daß wirtschaftliche und innenpolitische Interessen jeder autochtonen außenpolitischen Entscheidung den Boden entziehen.⁶⁶⁹

Gerade das Beispiel der deutschen Flottenpolitik zeigt, daß Männer wie Tirpitz nicht nur von sozioökonomischen Interessen beeinflußt waren, sondern daß ihre Sichtweise auch geprägt war

669) Grewe Wilhelm G., Spiel der Kräfte in der Welt-politik, Theorie und Praxis der internationalen Beziehungen, S. 259-265

von Vorstellungen wie Macht, Prestige und von einer "rückblickenden Deutung geschichtlicher Entwicklung" in die stark ideologische Einflüsse wie der von Treitschke geprägte Nationalismus einfließen.⁶⁷⁰

5.4. Wie einflußreich gerade außenpolitische Fragen den Wunsch nach einer starken Flotte motivierten, zeigen die kolonialen Verwicklungen, die das Staatssekretariat Bülow von Anfang an begleiteten.

5.4.1. Aus der vernichtenden Niederlage, die die spanische Flotte durch das amerikanische Ostasiengeschwader unter Konteradmiral Dewey erlitten hatte (1.5.1898), war für Bülow die Schlußfolgerung gegeben, daß nur eine starke Seemacht die Machtbasis beim "Kampf ums Dasein" bilden konnte.⁶⁷¹ Deutschland entsandte zwar zur Klarstellung seiner Interessen 5 Kriegsschiffe nach Manila. Damit konnte aber kein "meerbherrschender" Einfluß ausgeübt werden, den Bülow als Voraussetzung für maßgebenden Einfluß bei der Aufteilung der Philippinen ansah. Geschickt auf des Kaisers Marineaspirationen anspielend, fuhr er fort: "Auch hier bewahrheitet sich Eurer Majestät Wort, daß Seemacht Reichsmacht ist."⁶⁷² Betont wies er darauf hin, daß Voraussetzung für die glückliche Durchführung eines deutschen Unternehmens auf den Philippinen die Ver-

670) Kindermann G.K., Weltverständnis und Ideologie als Faktoren Auswärtiger Politik, in: Kindermann (Hrsg.) Grundelemente der Weltpolitik, op.cit., S. 79-94

671) Winzen, op.cit., S. 87
Ellery C./Fredland J.R., Die Vereinigten Staaten werden eine Seemacht, in: Nimitz/Potter (Hrsg.), Seemacht, op.cit., S. 277-280

672) GP 15.Bd., Nr. 4145, S. 34
Johann E. (Hrsg.), Reden des Kaisers, op.cit., S. 75

bindung mit "einer oder mehrerer erstklassiger Seemächte" sei.⁶⁷³ Einen Kolonialerfolg in Ostasien oder anderswo sah er nur dann als möglich an, wenn Deutschland "nicht dem geeinten Widerstand aller übrigen Seemächte begegnet."⁶⁷⁴ Einen zum Zugreifen günstigen Moment sah er vor allem dann für das Deutsche Reich, wenn dieses bei Offenhalten der philippinischen Frage "unter Eurer Majestät starker und weiser Führung in einiger Zeit zur See weit stärker sein wird wie gegenwärtig."⁶⁷⁵

Im Moment mußte sich Bülow aber mit dem schmerzlichen Eingeständnis der deutschen Ohnmacht begnügen. Der Kaiser mußte am 20.5.1898 ebenfalls feststellen, daß "wir zur Zeit unverhältnismäßig schwach sind," hauptsächlich weil "die Verstärkung der Flotte zu spät in Angriff genommen wurde."⁶⁷⁶ Genauso sahen Bülow und der Kaiser die engen machtpolitischen Grenzen, die dem Reich infolge fehlender Seemacht in China,⁶⁷⁷ in der Frage der zukünftigen Verteilung der portugiesischen Kolonien und in den Samoawirren im Frühjahr 1899 gesetzt waren.⁶⁷⁸

Die Lösung all dieser außenpolitischen Friktionen sah der Staatssekretär in der Schaffung einer "ordentlichen guten Flotte."⁶⁷⁹ Das Fazit aus der "gegenwärtigen Weltlage" zog Bülow in

673) GP 15.Bd. op.cit., Nr. 4145, S. 35/36

674) GP 15.Bd. op.cit., Nr. 4145, S. 37

675) GP 15.Bd. op.cit., Nr. 4145, S. 38

676) Winzen, op.cit., S. 89/90

677) Winzen, op.cit., S. 91-93

678) Winzen, op.cit., S. 94

679) Winzen, op.cit., S. 95

einer Anweisung gegenüber der Presseabteilung des Auswärtigen Amtes so: "... ohne starke Flotte keine erfolgreiche überseeische Politik. Rolle der Flotte im spanisch-amerikanischen Krieg und während der Faschoda-Differenz. Warum liegt Spanien am Boden? Warum weicht Frankreich vor England zurück?" 680

5.4.2. Wie leicht diese außenpolitischen Aspekte mit innenpolitischen verbunden werden konnten, wie gerade eine außenpolitisch als unangenehm empfundene Schwäche sich innenpolitisch als Vorteil für die Flottenfrage entpuppen konnte, zeigt ein herausragender Fall aus dem Burenkrieg. Die Aufbringung von zwei deutschen Postdampfern durch englische Kriegsschiffe demonstriert, wie man eine gegebene außenpolitische Schwäche in Verbindung mit antienglischen Tendenzen als Wind in die Segel der Propagandamaschine lenken konnte.

Nach Beginn des Burenkrieges waren die Briten bestrebt, den Buren die zum größten Teil über See gehenden Versorgungslinien abzuschneiden. Um den vermuteten Konterbandeverkehr über Mocambique zu stoppen, begannen die Engländer den Schiffsverkehr in die portugiesischen Kolonien genau zu untersuchen. 681

Am 29. November 1899 wurde der Reichspostdampfer "Reichstag"

680) Winzen, op.cit., S. 97/98
Kennedy, op.cit., S. 33/34

681) Böhm, op.cit., S. 201/202

der Deutschen Ostafrika-Linie (A.Woermann) und am 29. Dezember 1899 ein weiterer Dampfer derselben Linie von englischen Kreuzern beschlagnahmt. Diese Vorfälle waren zwar nur Aktionen lokaler Kräfte, die ohne Wissen der Admiralität, sogar gegen den Willen des Foreign Office, durchgeführt worden waren,⁶⁸² erregten aber in der deutschen Öffentlichkeit einen Sturm der Entrüstung, ein Gefühl, das sogar der Reichstag in seltener Einmütigkeit teilte.⁶⁸³

5.4.2.1. Der große Gewinner dieses Vorfalles war aber die Marine, Tirpitz konnte in aller Ruhe die Früchte dieses Entrüstungssturmes einheimsen.⁶⁸⁴

Als die Nachricht vom Aufbringen des zweiten Postdampfers, der "Bundesrath", beim Staatssekretär Bülow eintraf, waren zufällig gerade Tirpitz und der Kaiser bei ihm. Nachdem Bülow die Depesche vorgelesen hatte, soll Tirpitz nach der Schilderung des Kaisers geradezu "molkehaft" ausgerufen haben: "Jetzt haben wir den Wind den wir brauchen, um unser Schiff in den Hafen zu bringen; das Flottengesetz geht durch. Eure Majestät müßten dem englischen Kommandanten noch einen Orden verleihen, zum Dank für die Durchbringung des Flottengesetzes."⁶⁸⁵

Der Zufall brachte es tatsächlich mit sich, daß der englische Marineoffizier, der die Postdampfer beschlagnahmen ließ, einige

682) Böhm, op.cit., S. 204

Eckardstein Hermann von, Lebenserinnerungen und politische Denkwürdigkeiten, Bd. 2, S. 148/149

683) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 3596-3601

684) Eckardstein, op.cit., S. 159

685) Wilhelm II., op.cit., S. 95

Jahre später mit dem Kaiser zusammentraf. Der ein peinliches Gespräch befürchtende Kapitän zur See erfuhr dann zu seiner Überraschung, daß er bei näherer Bekanntschaft mit dem Monarchen nicht Tadel, sondern Dank ernten würde, "dafür, daß sie dem Kaiser das Zustandekommen des Flottengesetzes so sehr erleichtert haben." ⁶⁸⁶

Der Vorteil, den der Postdampferzwischenfall für die Durchbringung der Marinevorlage brachte, war so offensichtlich, daß der Abgeordnete Hilpert aus Niederbayern unter großer Heiterkeit des Reichstages meinte, daß hinter der Aufbringung der deutschen Schiffe "ein sehr hoher Herr stecke, der nach England gereist sei, um diese Sache in Szene zu setzen." ⁶⁸⁷

5.4.2.2. Ganz so mysteriös-heiter sah der Kaiser die Sache nicht. Er veranlaßte sofort die offiziöse Presse, die Beschlagnahmung zwar ohne Schärfe gegen England, aber "mit Nachdruck und Konsequenz" für die Flottenvorlage zu verwerten. ⁶⁸⁸

Er wies Tirpitz am 10. Januar "persönlich noch einmal auf das Bestimmteste an, die Flottenvorlage binnen spätestens 8 Tagen einzubringen." Wilhelm begründete dies mit einer "gereizten Stimmung im ganzen Volk," die "noch flegelhaftere Angriffe gegen England und die Königin als bisher schon stattgefunden" befürchten ließ. Da der Monarch, der seit seinem Windsorbesuch von 1899 auf englandfreundlicher Bahn war, populistischen Un-

686) Wilhelm II., op.cit., S. 198

687) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., 5.Bd.(169),S.3978

688) Böhm, op.cit., S. 213

mutsbezeugungen in solchem Ausmaße nicht geneigt war, hielt er es im Sinne der seit dem Englandbesuch besseren deutsch-englischen Beziehungen für günstiger, der "Gasspannung" einen Weg zu schaffen, "auf welchem der Patriotismus sich am nützlichsten für unser Land betätigen kann. Und das ist die sofortige Einbringung der Flottenvorlage." ⁶⁸⁹

Das ungeduldige Drängen, den "großen Strom des nationalen Gedankens schnell auszunützen", ließ nun eine erste Bruchstelle zwischen dem Monarchen und Tirpitz aufblitzen. Der Staatssekretär konnte natürlich die günstige Lage auch nicht ungenützt verstreichen lassen, er wollte aber noch etwas warten, mit der Begründung, die Vorlage "sei noch nicht bis in alle Details durchgefeilt." Der Kaiser hielt "das letztere für falsch," warf dem Admiral vor, Schwierigkeiten zu machen, ging sogar soweit, Tirpitz die Eitelkeit vorzuwerfen, "gut abschneiden zu wollen" und hielt ein weiteres Arbeiten an der Vorlage für gänzlich überflüssig, da "Er vom 18. Oktober(Hamburg)bis Mitte Januar vollkommen Zeit genug gehabt hat, die Vorlage im allgemeinen fertigzustellen."⁶⁹⁰ Den Höhepunkt seiner "Admiralskritik" erreichte Wilhelm mit dem gerade für ihn sinnigen Hinweis, daß "unter dem Fürsten von Bismarck Gesetzesvorlagen innerhalb einer Nacht zuweilen entworfen und gemacht wurden," bzw. der Reichskanzler "hätte doch die ganze Reichs-

689) Hohenlohe, op.cit., S. 555/556
Winzen, op.cit., S. 224

690) Hohenlohe, op.cit., S. 556

verfassung in 24 Stunden gemacht." ⁶⁹¹

Die Auslassungen des Kaisers zeigen den Zwang auf, dem die deutsche Politik durch die Flottenrüstung immer stärker unterworfen wurde. Man mußte zwischen Diplomatie und Innenpolitik "einen Eiertanz aufführen," um die Seerüstung durchführen zu können. ⁶⁹² Während der Monarch und Bülow im Interesse der seit dem Windsorbesuch und dem Samoaabkommen auf offizieller Ebene verbesserten deutsch-englischen Beziehungen sich von der "Gott-Strafe-England"-Stimmung des deutschen Blätterwaldes distanzieren mußten, sie die officiöse Presse aufforderten, "ohne Schärfe gegen England" zu agieren und Angst vor "flegelhaften" Angriffen gegen England und die Königin zeigten, durften innenpolitisch die verbesserten deutsch-englischen Beziehungen so wenig wie möglich akzentuiert werden. ⁶⁹³ Dort hielt man die Geister der Englandfeindschaft wach, die im Vergleich zu der ersten Phase der Propagandakampagne 1897/1898 einen solchen Flottentaumel auslösten, ⁶⁹⁴ daß sogar ein Flottenfeind wie der Freiherr von Eckardstein, Botschaftsrat in London, feststellen mußte, daß "durch die geräuschvolle Propaganda für die Verdoppelung des Flottengesetzes vom Jahre 1898 auch viele bisher ruhig denkende und einsichtige Elemente in Deutschland der Hypnose des Admirals verfallen waren." ⁶⁹⁵

691) Hohenlohe, op.cit., S. 555/556
Tirpitz, op.cit., S. 105

692) Eckardstein, op.cit., S. 40

693) Winzen, op.cit., S. 219/220/224
Eckardstein, op.cit., S. 96-98

694) Meyer, op.cit., S. 143

695) Eckardstein, op.cit., S. 159

6) 6.1. Erst mit der Propaganda für die Annahme des zweiten Flottengesetzes im Winter 1899/1900 kann man davon sprechen, daß die Marinebegeisterung bei der überwiegenden Mehrheit der Öffentlichkeit so stark Wurzel geschlagen hatte, daß Tirpitz befriedigt davon sprechen konnte, daß der Flottenbau die "Einigkeit der Parteien, den nationalen Sinn und Stolz, die Sicherheit unseres Auftretens draußen gehoben und befestigt hat."⁶⁹⁶

Jetzt erst erfüllte diese Marinebegeisterung, die "nicht von unten, sondern von oben kam,"⁶⁹⁷ die nur einen Resonanzboden einer schon lange vorher in kleinen Zirkeln inaugurierten Politik bildete, die Funktion einer integrativen Klammer, die das Gefühl nationaler Größe ungeachtet innenpolitischer Parteilungen lieferte. Von jetzt an bildeten die "grauen Leiber" der Schlachtflotte ein für jeden Bürger anschaulich greifbares Bild deutschen Weltmachtanspruches und übte die Flotte bei einem großen Teil der Öffentlichkeit den propagandistischen Effekt des "showing the flag" aus. Diese integrative Wirkung, hervorgerufen im wesentlichen durch eine von "oben gemachte" Propaganda, übte die deutsche Schlachtflotte in den folgenden Jahren nun nicht nach außen aus, wie die Flotten der damaligen und heutigen großen Seemächte, sondern vornehmlich nach innen, da ja ihr Kern im "nassen Dreieck" ver-

696) Tirpitz, op.cit., S. 157
Meyer, op.cit., S. 144

697) Meyer, op.cit., S. 144/145

ankert war. Sie wirkte fortan nicht nur als Symbol des deutschen Weltmachtanspruches, sondern demonstrierte auch augenfällig den hohen Entwicklungsstand der deutschen Industrie und die Leistungsfähigkeit der Wirtschaft und bildete dadurch das Ferment eines neuen nationalen Bewußtseins, von dem Hermann Oncken feststellte, daß es "über See nach größeren Schauplätzen der Betätigung suchte." ⁶⁹⁸

6.2. Einen wesentlichen Anteil bei der Schaffung dieses "Flottenbewußtseins," dem ja 1896/97 die Mehrheit der öffentlichen Meinung noch fremd gegenüberstand, hatte der Deutsche Flottenverein, der sich jetzt erst als "eigentliches Massenkampforgan entfaltete." ⁶⁹⁹

Dieser Verein war am 30. April 1898, also kurz nach der Verabschiedung des ersten Flottengesetzes, unter dem Vorsitz des Präsidenten des preußischen Herrenhauses, Fürst Wilhelm zu Wied, als Agitationsverein einer Interessenkoalition von Industrie und Handel zur Flottenagitation gegründet worden. ⁷⁰⁰

Als maßgebliche Befürworter standen hinter der Vereinsgründung Kreise der rheinischen Schwerindustrie um den Generalsekretär des Centralverbandes deutscher Industrieller, Henry Axel Bueck, eine Interessengruppe, die auch den ersten gewählten Vorstand beherrschte. Neben Vertretern des Handels, wie Adolf Woermann aus Hamburg und Dr. Wiegand vom Norddeutschen Lloyd, standen

698) Oncken Hermann, Das Deutsche Reich und die Vorgeschichte des Weltkrieges, 2. Teil, S. 451

699) Meyer, op.cit., S. 144/145

700) Böhm, op.cit., S. 173
Deist, op.cit., S. 148

die eindeutig dominierenden Vertreter der Schwerindustrie, unter ihnen Friedrich Alfred Krupp, der seit 1898 die "Süd-deutsche Korrespondenz" sowie die "Berliner Neuesten Nachrichten" vertrieb, um für die Flottenpolitik und den Kaiser Stimmung zu machen.⁷⁰¹

Krupp gelang es auch, seinen Vertrauensmann in Presse und Propagandaangelegenheiten, den agilen Journalisten und Geschäftsmann Victor Schweinburg, "für dessen Zuverlässigkeit, Gewandtheit und Verschwiegenheit" der Stahlindustrielle sich verbürgte, als Generalsekretär des Flottenvereins durchzusetzen.⁷⁰²

Schweinburg, der enge Beziehungen zum preußischen Staatsminister von Miquel hatte und ständigen Kontakt zu Lucanus hielt (Chef des Zivilkabinetts), hatte schon maßgeblich an der "Neutralisierung" des Berliner Lebertranfabrikanten J.E. Stroschein mitgewirkt, der schon 1897 die Initiative für die Gründung einer Flottenliga ergriffen hatte und sich deswegen auch schon erfolglos um die Unterstützung des RMA bemühte.⁷⁰³ Man hielt den Berliner Chemiefabrikanten aber in Kreisen der Schwerindustrie und des RMA nicht für "die geeignete Person," da man von ihm zu idealistische Einstellungen erwartete, die

701) Boelcke, Krupp..., op.cit., S. 112/138
Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 170
Deist, op.cit., S. 150

702) Boelcke, Krupp..., op.cit., S. 148
Deist, op.cit., S. 148

703) Schilling, op.cit., S. 184
Deist, op.cit., S. 150
Fricke, op.cit., Bd. 1, S. 434

nicht genügend den wirtschaftlich-industriellen Interessen von Krupp und Bueck entgegenkam und dessen antiagrarische Haltung man als "sammelungsfeindlich" einstufte.⁷⁰⁴

Stroschein wurde zwar nachträglich in den Vorstand kooptiert, um die von ihm bereits gewonnenen Kreise, zu denen u.a. Hans Delbrück und eine Anzahl bekannter Marinepropagandisten gehörten, als Gegner des Flottenvereins auszuschalten.⁷⁰⁵

Gerade aus diesem Kreis sollte aber dem Flottenverein Widerstand erwachsen, wie ja überhaupt von Gründungsbeginn an der Rektor der Berliner Universität Prof. Gustav Schmoller und andere Berliner Hochschullehrer, wie der sozialpolitisch engagierte Adolph Wagner, dem Flottenverein sehr zurückhaltend gegenüberstanden und ihn als Organisation kritisierten, die sich nur auf die "oberen Zehntausend" stütze.⁷⁰⁶

Diese Opposition sozialpolitisch engagierter Intellektueller, die im Flottenverein nur eine Interessenvertretung von "Konservativen Großindustriellen und Finanziers" erblickten, formierten sich am 13. November 1899 in der Gründung der "Freien Vereinigung für Flottenvorträge," der neben den Berliner Professoren eine große Anzahl Gelehrter, Künstler und Schriftsteller angehörten.⁷⁰⁷

704) Fricke, op.cit., S. 433/434
Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 169
Deist, op.cit., S. 151

705) Fricke, op.cit., S. 434

706) Schilling, op.cit., S. 187
Fricke, op.cit., S. 436

707) Marienfeld, op.cit., S. 86

So betrieb der hierarchisch und regional nach dem Prinzip des Zentralismus gegliederte Flottenverein seit seiner Gründung eine umfangreiche Flottenwerbungskampagne (3000 Vorträge, 7 Mill. Bücher u. Schriften, eigene auflagestarke Publikationsorgane, wie die "Flotte" und "Ueberall"), traten aktive und inaktive Beamte und Offiziere, unter ihnen Tirpitz, dem Verein bei.⁷⁰⁸ Der Flottenverein blieb aber unter dem prägenden Einfluß von Schweinburg auf einem Kurs, der die einseitige Zusammensetzung der wirtschaftlich-industriell ausgerichteten Führungsgremien beibehielt, und der jede Öffnung für Mitglieder der Freisinnigen Vereinigung, der National-Sozialen und der Akademisch-Sozialpolitischen Gruppen abblockte.⁷⁰⁹

6.2.1. Schweinburg, der unumwunden preisgab, daß "der Flottenverein gar nicht wegen der Flotte, sondern zur Hebung der Schiffsbauindustrie geschaffen worden sei," war die exponierte Zielscheibe, auf die sich die Opposition besonders einschloß, eine Opposition, die in der o.a. Aussage von Schweinburg nur den Beweis dafür sehen konnte, daß der nationale Gedanke für die vorherrschenden Industriekreise nur Vorwand "für schnöde Gewinnsucht" war.⁷¹⁰

Auftakt der offenen Angriffe gegen Schweinburg und die eigennützigen Motive des Flottenvereins bildete ein im November 1899

708) Deist, op.cit., S. 151

709) Schilling, op.cit., S. 187/188
Deist, op.cit., S. 153

von Wied und Schweinburg an alle Ortsgruppen des Flottenvereins gerichtetes Rundschreiben mit einer Agitationsaufforderung, das der sozialdemokratischen "Münchner Post" zugespielt wurde, die es am 4. November publizierte.⁷¹⁰ Dies war der Beginn einer Pressekampagne "nationaler" Blätter ("Nationalzeitung", "Tägliche Rundschau") gegen die Machart der Flottenbegeisterung durch den Flottenverein, insbesondere gegen die Motive und Methoden Schweinburgs.⁷¹¹

Stroschein, der gewiß seine handstreichartige Überraschung durch die Flottenvereinsgründung noch nicht verschmerzt hatte, ergriff die Gelegenheit zur Revanche und packte in einem Brief an die "Tägliche Rundschau" über die Hintergründe der Flottenvereinsgründung aus sowie über den Umstand, daß Schweinburg als gleichzeitiger Vertreter einiger politischer Interessengruppen viele Kritikpunkte biete.

Der Leiter der "Täglichen Rundschau" griff die Angriffspunkte von Stroschein auf und erhob mit der Begründung, der Flottenverein sei unter Führung des "Parteimannes" Schweinburg "nicht jener Volksverein geworden, den Flottenfreunde erträumten,"⁷¹² die Forderung nach dem Rücktritt des Generalsekretärs des Flottenvereins.

In der Gründung der "Freien Vereinigung für Flottenvorträge" formierte sich die Opposition der Berliner Hochschullehrer, Delbrück machte seinen Beitritt mit der Bemerkung rückgängig, im

710) Schilling, op.cit., S. 190
Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 184

711) Deist, op.cit., S. 157

712) Schilling, op.cit., S. 191
Deist, op.cit., S. 157

Flottenverein würden gewinnstüchtige Interessen im Vordergrund stehen.⁷¹³ Nachdem Schweinburgs Blatt, die "Berliner Neuesten Nachrichten", dem Zentrum den Charakter einer nationalen Partei abgesprochen hatte, wehrte sich die "Germania", das Zentralorgan der Zentrumspartei, mit scharfen Angriffen "gegen den getauften Herrn Schweinburg aus Mähren."⁷¹⁴

6.2.2. Nach dieser heftigen Abwehr des Hauptpublikationsorgan einer Partei, die über das Schicksal der zweiten Flottenvorlage entscheidend bestimmte, mußte Schweinburg für Tirpitz geradezu eine politische Belastung werden. Das EMA hatte schon im Frühjahr 1899 kritisiert, daß dem Flottenverein geschäftliche Interessen höher ständen, als sachliche Bedenken, am 2.11.1899 beklagte Tirpitz im Bundesrat, daß die Agitation sich in eine Richtung bewege, "die mit den Absichten der Regierung nicht übereinstimmt."⁷¹⁵

Tirpitz war nun gewiß der Letzte, der gegen eine Stärkung der Flottenbegeisterung war. Aber die von Schweinburg betriebene Agitation mit ihrer demonstrativen Verknüpfung mit industriellen Interessen, konnte auf gewisse marinefreundliche Kreise nur abstoßend wirken, wie die Gründung der "Freien Vereinigung für Flottenvorträge" gezeigt hatte.

713) Marienfeld, op.cit., S. 85
Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 185

714) Schilling, op.cit., S. 193

715) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 175/176

Eine noch entscheidendere Dimension gewann aber die "Schweineburgaffäre" aus einem anderen Vorgehen des agilen General-ⁿtärs, das Tirpitz endgültig aus der Reserve lockte und direkt in die innenpolitische Kampfsituation um die Vorbereitung des zweiten Flottengesetzes hineinführt. Die innenpolitische Konstellation Ende 1899 war neben dem Verlangen nach Flottenvermehrung geprägt von den Problemen Mittellandkanal und Zuchthausvorlage, alles Forderungen, die nur durch Konzessionen an die Parteien durchgesetzt werden konnten, die für das Schicksal der neuen Flottenvorlage entscheidend waren, das Zentrum und die Konservativen.⁷¹⁶

Schweineburg war - wie erwähnt - Vertrauensmann von Krupp und Miquel. Der preußische Staatsminister sah ja bekanntlich in der Flottenpolitik von Tirpitz eine Gefahr für seine Sammlungs- politik (s.S. 199) und stand deswegen dem Schlachtflottenbau nicht gerade freundlich gegenüber. Miquel legte aber ab 1898 seine Marschrichtung so fest, daß er sich nach außen flotten- freundlich gab.⁷¹⁷ Um die Agrarier flottenfreundlicher zu stimmen, legte er sich darauf fest, daß Flottenbau und Getreidezollerhöhung zwei Seiten ein und derselben Medaille seien. Damit lag er genau auf der Linie der Deutschkonservativen Partei und des Bundes der Landwirte (BdL), die seit Ende 1895 den Antrag

716) Hohenlohe, op.cit., S. 538

717) Böhm, op.cit., S. 246
Eley, op.cit., S. 34

Kanitz mehr oder weniger fallen ließen und statt "ohne Kanitz keine Kähne" ein anderes Tauschgeschäft zwischen Industrie und Landwirtschaft ins "Flottenspiel" brachten: "Wirtschaftliche Freiheit im Inneren - Schutzzölle für unsere bedrohten Arbeitsstätten an der Grenze - eine kraftvolle Politik zum Absatz unserer Industrieprodukte nach außen. Das eine aber nicht ohne das andere." ⁷¹⁸

Da diese Koppelung von Hochschutzzoll und Flottenbau mit seiner Förderung von Industrie und Handel auch den Interessen der Industrie entgegenkam, initiierte Krupp den Flottenverein auch als Instrument dieses Miquelschen Programmes. Im Zuge des Junktims: keine Getreidezölle, keine Flotte! erhob der Krupp-Adlatus Schweinburg in den "Berliner Politischen Nachrichten" die Forderung, die Getreidezölle zu erhöhen, um die Finanzierung der Flotte sicherzustellen. ⁷¹⁹

Genau diese Strategie, die Flotte zu einem Instrument der Sammlungspolitik von Industrie und Landwirtschaft umzupolen, mußte dem "Seeinteressenpolitiker" Tirpitz, der geradezu eine Gegensammlung von Handel und Industrie betrieb, ein Schlag ins Gesicht sein. Tirpitz, der vorerst noch nicht beabsichtigte, die Agrarier besonders zu schonen, der vielmehr allen Wert auf die Stimmen der liberalen Parteien legte, lancierte seine ent-

718) Stegmann, Wirtschaft u. Politik..., op.cit., S. 179

719) Böhm, op.cit., S. 246

schiedene Ablehnung in die Umgebung von Krupp, indem er Schweinburg vorwarf, sich dazu herzugeben, "... Miquels Wunsch zu erfüllen und die Flottenfrage mit der Erhöhung der Getreidezölle zu verkuppeln..."⁷²⁰

Krupp zögerte zwar, seinen Presseagenten zurückzuziehen, mußte dem aber auf direkte Anfrage von Tirpitz doch zustimmen, zumal sich der Kaiser eindeutig gegen Miquel und die Sammlung auf die Seite von Tirpitz gestellt hatte.

Krupp gab seine Position allerdings nicht preis, ohne den Kaiser darauf hinzuweisen, daß mit dem Rücktritt Schweinburgs die Aufgabe des Flottenvereins in Gefahr sei, Instrument der Sammlungspolitik zu sein.⁷²¹

Trotz des kaiserlichen Votums für die Gegensammlung von Tirpitz stand bei der Bewilligung des zweiten Flottengesetzes nicht eine Allianz von Industrie und Handel Pate, sondern eine solche von Industrie und Landwirtschaft. Beim ersten Flottengesetz war noch das Zentrum der Kardinalpunkt, beim zweiten wurde die Haltung der Agrarier maßgebend.

Tirpitz war zwar als Gegner der Sammlungspolitik ins Amt getreten, Ende Februar 1900 sollte er sich mitten im gegnerischen Lager befinden, da der Verlauf der Dinge unmißverständlich zeigte, daß eine zweite Flottenvermehrung ohne die Akzeptierung der

720) Böhm, op.cit., S. 247

721) Stegmann, Wirtschaft u. Politik..., op.cit., S. 182

agrarischen Forderungen nicht durchzusetzen war.⁷²²

- 7.) Am Ende seines Weges hatte der Admiral seine Bemühungen um eine Gegensammlung aufgegeben, ging er auf gemeinsamen Kurs mit den Konservativen, die bekanntlich die Flotte als "häßliches und gräßliches Instrument" ansahen, dessen "unsicheren und wandelbaren Planken" man die "Ernährung des deutschen Volkes" nicht anvertrauen konnte.⁷²³

Die "ausgesprochen agrarische Partei" stand, wie schon beim ersten Flottengesetz, nach der Einschätzung von Tirpitz "der Flottenentwicklung ungünstig gegenüber" - ein Störungsfaktor, der etwas aufgewogen wurde durch die Tatsache, daß die Konservativen als "Efeu, das sich um den knorrigen Eichenstamm" der Monarchie rankte,⁷²⁴ schwerlich etwas gegen die Verstärkung einer Wehrmacht sagen konnten, die doch der Sicherung jener für den Adel unverzichtbaren Monarchie dienen sollte.⁷²⁵

- 7.1. Daß es sehr unsicher war, "ob die Konservativen nicht streiken," mithin eine Mehrheit in der Flottenfrage unmöglich war, zeigte die Kanalfrage, die eng mit der Flottenfrage zusammenhing, da die Konservativen beides als Symbol für die Dominanz von Industrie- und Handelsinteressen über agrarische Belange ansahen.⁷²⁶

722) Böhm, op.cit., S. 148

723) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 197/198

724) Berghahn, op.cit., S. 234

725) Hohenlohe, op.cit., S. 536

726) Berghahn, op.cit., S. 248

In der Kanalfrage zeigten sich die Konservativen deswegen "jeder mäßigenden Einwirkung unzugänglich" und leisteten unter Hinweis auf die schlechte Finanzlage und die wirtschaftliche Not der Landwirtschaft erbitterten Widerstand. Sie sahen das zunehmende Auseinandertreten ihrer politischen und ökonomischen Macht als das Ergebnis der zunehmenden Verdrängung agrarischer durch industrieller Strukturen.⁷²⁷

Am 19. August lehnten dann die Konservativen die Kanalvorlage ab, trotz aller Bemühungen Hohenlohes, die 128 ablehnenden Konservativen umzustimmen und seines drohenden Hinweises, daß die "Verwerfung der Kanalvorlage... für unsere innere politische Lage und speziell für die Beziehungen der Konservativen zur Krone" negative Folgen haben würde.⁷²⁸

Die Ablehnung der Kanalvorlage war gewissermaßen "ein Schuß vor den Bug" der jetzt wieder akut werdenden Flottenfrage und demonstrierte, daß ohne das Votum der konservativen Fraktion wichtige Reichstagsvorlagen, wie die Flottennovelle und das "Gesetz zum Schutz der Arbeitswilligen" (Zuchthausvorlage), nicht durchgebracht werden konnten.⁷²⁹

Der Zusammenstoß in der Frage des Mittellandkanals brachte für Tirpitz noch ein zusätzliches Übel mit sich:

-
- 727) Berghahn, op.cit., S. 232/233
Herzfeld, Miquel, op.cit., S. 501
Horn Hannelore, Der Kampf um den Bau des Mittellandkanals, S. 39-46
- 728) Hohenlohe, op.cit., S. 516/518
- 729) Hohenlohe, op.cit., S. 520

es war ihm nicht gelungen, die Flottenfrage gänzlich aus den scharfen innenpolitischen Auseinandersetzungen herauszuhalten, die von 1899 bis zum Abschluß des neuen Zolltarifes um die Erneuerung der für die Agrarier ungünstigen Caprivischen Handelsverträge tobten.

Der Kaiser war im höchsten Maße darüber empört, daß die Kanalvorlage am Widerstand der Konservativen gescheitert war und beauftragte den Staatsminister von der Recke, die Entlassung der 24 Landräte und 2 Regierungspräsidenten, die zu den Kanalopponenten gehörten, vorzubereiten.⁷³⁰

Der Reichskanzler war nicht abgeneigt, die Krise zum Kampf mit den Konservativen durch Auflösung des Landtages auszunützen, damit die Konservative Partei "durch Erfahrung klug gemacht... sich einen anderen Führer sucht, welcher nicht in erster Linie danach trachtet, die Ziele eurer Majestät zu durchkreuzen." Er hielt die Auflösung für eine heilsame Maßnahme, "zur Herstellung besserer Beziehungen zwischen E.M. und der Konservativen Partei."⁷³¹ Er wurde in dieser Haltung von Holstein bestärkt, der eine preußische Krisis für "relativ gefahrlos," eine Reichskrise (in Verbindung mit der Zuchthausvorlage) für gefährlich hielt, der Kaiser scheute aber vor einem politischen Eklat wegen der Auflösung unter dem Einfluß von Miquel zurück.⁷³²

730) Hohenlohe, op.cit., S. 517/518/520
Horn, op.cit., S. 73/74

731) Hohenlohe, op.cit., S. 521/522

732) Hohenlohe, op.cit., S. 521-523
Horn, op.cit., S. 61/62

So blieb es bei der "Massendisziplinierung" der konservativen Beamten und beim Mittel gesellschaftlicher Ungnade - der Führer des gemäßigten konservativen Flügels Limburg-Stirum wurde von der Hofliste gestrichen - sowie bei einem Ministerwechsel.⁷³³ Die Stellung der Konservativen war so stark, daß Miquel und der Kaiser deren Anhänger nicht zu sehr verletzen wollten, vor allem brauchte man sie ja für die Durchbringung der Flottenvorlage.⁷³⁴ Miquel, nach Lieber der "Mephistopheles des Kaisers," hatte den Kaiser nach Ansicht Alexander Hohenlohes und seines Vaters "sehr schlecht beraten." Die Feindschaft zwischen dem Reichskanzler und seinem preußischen Stellvertreter war nunmehr bis zum öffentlichen Skandal angestiegen,⁷³⁵ der Kaiser blieb mit Miquel "zwischen zwei Stühlen sitzen," zog es aber schließlich vor, die Kanalvorlage vorläufig zu sistieren, um nicht die Flottenvorlage zu gefährden.⁷³⁶ Das Liegenlassen des Kanalprojektes stellte jetzt eine der wichtigsten Voraussetzungen dar, um die Zustimmung der Landwirtschaft zum Flottengesetz zu erhalten,⁷³⁷ denn die Konservativen meinten, daß der "Kanal und die Flotte zugleich" ihre Kräfte übersteigen würden.⁷³⁸

733) Herzfeld, Miquel, op.cit., S. 606-608
Horn, op.cit., S. 80

734) Berghahn, op.cit., S. 233
Herzfeld, Miquel, op.cit., S. 607

735) Herzfeld, Miquel, op.cit., S. 608

736) Berghahn, op.cit., S. 233

737) Hallgarten, op.cit., S. 489

738) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 179
Hallgarten, op.cit., S. 489

In der von der "Kreuzzeitung" geprägten Formulierung zeichnete sich im Wort "zugleich" aber schon ein möglicher Kompromiß ab. Die Agrarier sahen zwar sowohl in der Flotte als auch im Kanalbau eine Unterminierung ihres Interessengefüges. Sie wußten aber, daß sie den Bogen ihrer Opposition nicht überspannen durften, denn sowohl Kaiser als auch Reichskanzler hatten ja höchst gereizt auf die ablehnende Haltung der Konservativen in der Kanalfrage reagiert. Wenn jetzt noch die Ablehnung der Flottenvorlage kam, hätte dies nach den Worten Friedrich Nau-
manns mit Sicherheit das politische Todesurteil bedeutet. Ganz durfte man also die Brücke zur Verständigung nicht abreißen. Die "Kreuzzeitung", das Hausblatt der Deutschkonservativen Partei, meinte denn auch kompromißbereit, "warum denn nicht die Summe, die der Kanalbau verschlingen würde, der Flotte zuwenden?"⁷³⁹

- 7.2. Viel energischer als diese vorsichtig formulierte Frage artikulierten die im Bund der Landwirte zusammengeschlossenen Großgrundbesitzer, Landräte und Offiziere mittlerer Chargen a.D., die traditionellen Agrarier, die Forderungen der vornehmlich ostelbischen Landwirtschaft.⁷⁴⁰
- Der als Front gegen die "drohenden neuen Handelsverträge" 1893 gegründete Bund der Landwirte⁷⁴¹ war zwar mit der Deutsch-

739) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 179

740) Fricke, op.cit., S. 134
Puhle, Radikalisierung und Wandel..., op.cit., S. 167

741) Fricke, op.cit., S. 132
Hartung Fritz, Deutsche Geschichte 1871-1919, S. 219
Craig Gordon A., Deutsche Geschichte 1866-1945, S. 229

konservativen Partei sehr eng verbunden, so eng, daß der Bund die konservative Partei personell und ideologisch sogar "verformte."⁷⁴² Diese enge Verbindung brachte nämlich in die Deutschkonservative Partei neben den gemäßigten preußisch-royalistischen, altständisch geprägten Konservativen alter Prägung den neuen Typ des bürgerlichen, nicht im Staatsdienst stehenden Berufspolitikers.⁷⁴³ Zu ihnen gehörten die führenden Köpfe des BdL, die auch in den maßgebenden Positionen der Deutschkonservativen Partei zu finden waren.⁷⁴⁴

Der BdL verstand sich trotz dieser personellen Verflechtung beileibe nicht als Ableger der Deutschkonservativen Partei. Die "Korrespondenz des BdL" hätte 1898 gar nicht die Frage zu stellen brauchen, "Sind wir etwa Vasallen der konservativen Partei?", denn der agrarische Radikalismus des BdL war schon längst zum bestimmenden Element der konservativen Politik geworden, die agrarische Interessenvertretung zum Hauptprogramm der Deutschkonservativen Partei, die traditionellen Konservativen waren im Gefolge des BdL nach 1890 radikal und nationalistisch geworden.⁷⁴⁵

Im Zuge dieses Tendenzwandels konnte es für die radikalen Agrarier mithin auch für die vom BdL stark beeinflusste Deutschkonservative Partei nur eine Lösung geben, nämlich "das Aschen-

742) Puhle, Radikalisierung u. Wandel..., op.cit., S. 166/171

743) Puhle, Radikalisierung u. Wandel..., op.cit., S. 167

744) Fricke, op.cit., S. 140
Puhle, Radikalisierung u. Wandel..., op.cit., S. 168

745) Puhle, Radikalisierung u. Wandel..., op.cit., S. 170/173
Bergstraesser Ludwig, Geschichte der Politischen Parteien in Deutschland, S. 199/200

brödel der deutschen Gesetzgebung zur Stelle des Fürstenkindes zu erheben, welche die deutsche Landwirtschaft, als erstgeborener Stand, als das Muttergewerbe und das Rückgrat des Staates beanspruchen darf." 746

Mittel dazu konnte allein - neben einer Politik der "kleinen Mittel"⁷⁴⁷ - eine Revidierung der langfristigen, mit Meistbegünstigungsklausel und mäßigem Zoll verbundenen, Handelsverträge des Grafen Caprivi sein, d.h. nichts anderes, als eine untrennbare Verbindung zwischen Flottenvorlage und Zollpolitik. 748

Die Deutschkonservative Partei teilte in der Öffentlichkeit nicht die kompromißlose Haltung der radikalen Agrarier, denen es im übrigen zur Demonstration ihrer "nationalen Zuverlässigkeit" am liebsten gewesen wäre, wenn das Zentrum die Flottenvorlage abgelehnt hätte, denn dadurch wäre ihnen die gefahrlose Möglichkeit gegeben gewesen, aus der "Hinterhand" als "Patrioten" für das totgeborene Kind zu stimmen. 749

Die Deutschkonservative Partei führte lieber ein leichtes Florett, sie verfeinerte die agrarische Politik des "großen Hammers" und schickte als Redner nicht den plumpen Dietrich Hahn mit seiner "gräßlichen Flotte" vor, sondern vornehme Herren wie von Levetzow, die das Gemeinwohl betonende blanke

746) Fischer Wolfram, Staatsverwaltung u. Interessenverbände im Deutschen Reich 1871-1914, in Varain H.J.(Hrsg.), Interessenverbände in Deutschland, S. 146

747) Puhle, Agrarische Interessenpolitik.., op.cit., S. 243

748) Puhle, Agrarische Interessenpolitik.., op.cit., S. 243

749) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 198/200

Schild der staatlichen und nationalen Bedürfnisse vor sich hertrugen. Nein, mit plumpen Drohungen arbeiteten die Deutschkonservativen nicht, aber im Grunde hatten sie dasselbe Ziel, verknüpft mit einer kompromißwilligeren Haltung, vor Augen: sich die Flotte durch Zollerhöhungen bezahlen zu lassen.⁷⁵⁰

8) 8.1. Flankenschutz erhielten sie bei diesem Vorgehen vom Zentrum, denn dieses konnte seine Stellung als ausschlaggebende Partei nur durch ein Zusammengehen mit den Konservativen halten.⁷⁵¹ Für das Zentrum war es also entscheidend, sich in der Flotten bzw. der Zollfrage eng an die Konservativen anzuschließen. Fortan galt demgemäß in der Flottenfrage die für das Zentrum und die Konservativen gemeinsame Parole: ohne Zollerhöhung keine Flotte!⁷⁵²

Zentrum und Konservative waren sich aber nicht nur einig im Junktim Flotte-Zölle, sondern fanden auch eine gemeinsame Basis im Widerstreben gegen die neue Flottenvorlage, wenn auch aus unterschiedlichen Beweggründen.

Entscheidendes Motiv für das Zentrum war schon einfach die Tatsache, daß sich ihr Führer Lieber als exponierter Vertreter beim Durchbringen des ersten Flottengesetzes durch die schnelle Ankündigung einer neuen Flottenvermehrung in

750) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 198/200

751) Bergstraesser, op.cit., S. 204

752) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 196

einer unglücklichen Lage befand.⁷⁵³

Dies mußte umso mehr gelten, als Tirpitz auf eine ausdrückliche Interpellation von Lieber, die den Staatssekretär aufforderte, bestimmte Gerüchte über eine neue Vorlage zu dementieren, zuerst schwieg und dann über die "Norddeutsche Allg. Zeitung" ein Dementi veröffentlichen ließ.⁷⁵⁴

Dazu kam eine nicht zu überhörende Verstimmung in der Partei, weil trotz der Zustimmung zum Flottengesetz von 1898 nicht das geringste Nachgeben von staatlicher Seite im Hinblick auf den Abbau des Jesuitengesetzes eingetreten war.⁷⁵⁵

Man hielt es geradezu für "himmelschreiend", daß nichts geschehen sei" und warf dem Kaiser vor, er habe vergessen, seine Schulden von 1898 einzulösen.⁷⁵⁶

Tirpitz hatte zwar daran gedacht, diese Schuld zu bezahlen, als er am 24. Oktober 1899 dem Kaiser als Kompensation für die Zustimmung des Zentrums für die Flottenvorlage "die sofortige Aufhebung des Jesuitengesetzes zur Erwägung" stellte. "Die Kompensation" - so Hohenlohe - "erregte aber Bedenken," der Kaiser lehnte denn auch "auf Lucanus Rat, dem Bülow beitrug", diesen Vorschlag ab.⁷⁵⁷

Trotzdem wurde noch auf Umwegen mit dem Zentrum verhandelt ("Hofkreise", Kardinal Kopp). Es blieben "Anregungen" im Raum,

753) Zeender, op.cit., S. 73

754) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 171/172

755) Bachem, op.cit., Bd. VI, S. 25

756) Bachem, op.cit., Bd. VI, S. 25/30

757) Hohenlohe, op.cit., S. 533
Tirpitz, op.cit., S. 109

man würde eventuell in "allerhöchsten Kreisen" geneigt sein, das Jesuitengesetz ganz aufzuheben" wenn das Zentrum bereit sei, "möglichst die Vorlage günstig zu behandeln." ⁷⁵⁸ So verlockend solche Andeutungen waren, die Zentrumsfraktion, vor allem die Bayern, hielten die Beseitigung längst für eine moralische Notwendigkeit, eine "liquide Forderung," deren Einlösung man ohne jede Gegenleistung erwarten konnte, die Führer lehnten demgemäß einen solchen "Kuhhandel" ab. Durchschlagend dafür war aber ein Argument, das sich aus der ausschlaggebenden Stellung des Zentrums sowie aus dem angestrebten überkonfessionellen Charakter einer Partei ergab, deren dominierende Stellung in einem überwiegenden protestantischen Reich labil sein mußte. ⁷⁵⁹

Man befürchtete durch den "Kuhhandel" Flotte gegen Jesuitengesetz den protestantischen Wählern um der Jesuiten willen große finanzielle Opfer aufzuerlegen, ohne deren nationale Notwendigkeit durchschlagend beweisen zu können. Damit hätte man aber Angriffsmöglichkeiten gegen Katholiken und den Papst geboten und die gerade in eine konsolidierende Phase gekommene Partei aufs neue Spannungen ausgesetzt. ⁷⁶⁰

Der Bewilligungseifer und die Stimmung des Zentrums, insbesondere seines bayerischen Teiles, wurde auch nicht durch Gerüchte verbessert, die nach schon bekanntem Muster den Ein-

758) Bachem, op.cit., S. 28

759) Ross Ronald J., Beleaguered Tower, The Dilemma of Political Catholicism in Wilhelmine Germany, S. 50

760) Bachem, op.cit., S. 29

druck vermitteln sollten, am päpstlichen Hof würde für die kommende Flottenvorlage Stimmung gemacht, der Papst sei höchstpersönlich geneigt, die Flottenpläne des Kaisers gegen kirchenpolitische Zusagen (Nuntiatur oder Apostolische Delegation) zu unterstützen.⁷⁶¹ Das Zentrum verwehrt sich auf das bestimmteste gegen eine Einmischung in die ausschließlich politische Frage der Flottenvermehrung.⁷⁶²

8.2. Wie eng die "Vernunftthe" zwischen Zentrum und Konservativen geworden war, zeigte sich in drängenden Fragen des Zentrums in der Budgetkommission, die geradezu klassisch die Formel der Sammlungspolitik wiedergaben: "In welcher Weise gedenken die verbündeten Regierungen den Nachteilen zu begegnen, welche aus der Verstärkung der Flotte für die Landwirtschaft zu befürchten sind?" Oder ebenfalls ganz im agrarischen Sinne: "Sind die verbündeten Regierungen geneigt... für eine angemessene Erhöhung der Schutzzölle auf landwirtschaftliche Erzeugnisse bei den bevorstehenden Handelsverträgen energisch einzutreten?"⁷⁶³

Am 25. April 1900 standen diese Fragen in der Budgetkommission zur Beantwortung. Der Staatssekretär von Thielmann, neben Tirpitz Vertreter der Reichsregierung, schwieg zuerst und erklärte dann auf vielfaches Drängen, daß er wegen eines fehlenden Be-

761) Bachem, op.cit., S. 30-33

762) Bachem, op.cit., S. 33

763) Böhm, op.cit., S. 249

schlusses der Regierung die Frage nicht beantworten könne. Er schob aber sofort die beruhigende Erklärung nach, daß bei keiner Regierung die Absicht vorliege, die Landwirtschaft zu schädigen, man im Gegenteil bemüht sei, sie tunlichst "auf die Beine zu bringen."⁷⁶⁴ Die Budgetkommission war mit der zwar wohlwollenden, aber farblosen Erklärung von Thielmann nicht zufrieden und gab der Regierung warnend zu bedenken, daß sie "sich einer großen Täuschung hingebe, wenn sie es für nicht nötig halte, etwas zu tun, und glaube, ganz von selbst werde die Flottenvorlage zustande kommen."⁷⁶⁵

Auf das offene Drängen der Agrarier und des Zentrums, das in der Budgetkommission wie 1898 die Führung übernommen hatte, (was den Agrariern nur recht sein konnte, da sie dadurch aus der Feuerlinie kamen), bekannte der Staatssekretär von Thielmann am 1. Mai 1900 ausdrücklich die Entschlossenheit der verbündeten Regierungen, sich zur "Wahrung der Interessen der deutschen Landwirtschaft hinsichtlich des Schutzes ihrer Erzeugnisse bei der Ausgestaltung des in Vorbereitung befindlichen Zolltarifes sowie beim Abschluß neuer Handelsverträge" einzusetzen.⁷⁶⁶

- 9.) Das Bemerkenswerte war nun, daß diese Erklärung nur durch wiederholtes Einwirken von Tirpitz auf den Reichskanzler zustande gekommen war.⁷⁶⁷ Der Admiral hatte damit einen entscheidenden

764) Böhm, op.cit., S. 249

765) Böhm, op.cit., S. 250

766) Kehr, Schlachtflottenbau, op.cit., S. 203

767) Böhm, op.cit., S. 250

Stellungswechsel bezogen und war auf die Forderungen des Zentrums und der Konservativen eingeschwenkt, die er wegen ihrer Interessenstruktur gemeinsam gewinnen mußte, um die Flottenvorlage durchzubringen. Unter rein taktischen Gesichtspunkten war die Schwenkung zur Sammlungspolitik für einen Mann wie Tirpitz, der sich immer mehrere Wege zum Ziel offengelassen hatte, kein "Abbrechen von Brücken" in ein gänzlich unbekanntes Land. Der Staatssekretär hatte sich mit seinem jetzigen einflußreichen Partner Miquel nie öffentlich angelegt und sich auch nie direkt prononciert gegen Getreidezollerhöhungen ausgesprochen, vielmehr schon im Mai 1898 davon gesprochen, daß im Falle einer Blockade die Notwendigkeit bestehe, soviel Getreide wie möglich zu beschaffen, was ja nur durch erhöhte Getreideproduktion der einheimischen Landwirtschaft möglich sein konnte.⁷⁶⁸

Viel entscheidender aber als dieses Taktieren in der Getreidezollfrage waren für Tirpitz drei grundlegende Einsichten, die ihm die Schwenkung in das Lager der "produzierenden Klassen" Miquels geradezu vorzeichneten. Erstens das Eingeständnis, daß seine Politik der Gegensammlung von Industrie und Handel unter Einschluß der Arbeiterschaft gescheitert war. Zweitens die Diskussion um eine Frage, die auf den ersten Blick nur schwer mit der Flottenrüstung in Verbindung gebracht werden kann: das Problem Fleischbeschaugesetz, und drittens die Deckungsfrage; die beiden letzten Punkte waren "Prüfstationen"

⁷⁶⁸) Böhm, op.cit., S. 248

an denen das langsame Abweichen des Staatssekretärs von seinem ursprünglichen Konzept der Gegensammlung demonstriert werden kann.

9.1. Wenn man die beiden Wirtschaftszweige Industrie und Handel nimmt, hat man genau den Rahmen umrissen, der für Tirpitz die "Seeinteressen" darstellte, als deren Funktion er die Schlachtflotte sah.⁷⁶⁹ Er betrachtete die Entwicklung Deutschlands zum Industrie und Handelsstaat als so unaufhaltsam wie ein Naturgesetz und hielt jeden Versuch, diese Entwicklung einzudämmen, für sinnlos. Tirpitz schloß zwar nicht aus, daß man auch die Interessen der Landwirtschaft berücksichtigen sollte, sah sie aber als zweitrangig an, nicht in "die große Entwicklung" fallend.⁷⁷⁰

9.1.1. An sich waren Industrie und Handel, speziell der überseeische, die beiden gegebenen Partner. Die Seeinteressen, das hieß vor allem wachsender Außenhandel. Vergrößerung des überseeischen Verkehrs und Bau einer Kriegsflotte erschienen so eng miteinander verknüpft, daß man besonders in den Hansestädten damit rechnete, daß mit dem Ausbau der Flotte wirtschaftspolitisch restriktive Maßnahmen, wie Zolltarifreform und neue Handelsverträge zugunsten der Agrarier einfach unvereinbar waren.⁷⁷¹ In diesem Sinn erklärte die Hamburger "Börsenhalle" es für

769) Böhm, op.cit., S. 232

770) Böhm, op.cit., S. 197

771) Böhm, op.cit., S. 192/193

einen Widerspruch, "den deutschen Seehandel durch Kriegsschiffe zu schützen ... ohne gleich der Absperrungspolitik der Agrarier entgegenzutreten."⁷⁷² Dies war genau im Sinne von Tirpitz, der schon 1896 geschrieben hatte, daß die Marine ein ganz besonderes Interesse an der Entwicklung des Seehandels habe, "weil ihre Existenz von dem Blühen desselben abhängt."⁷⁷³

Die deutsche Industrie wiederum hatte seit Beginn der Hochkonjunkturphase 1896/1897 solche Produktionszuwächse zu verzeichnen, daß sie eines Schutzzolles eigentlich nicht mehr bedurft hätte; es genügt hier darauf hinzuweisen, daß die Hälfte des Produktionszuwachses im gesamten Zeitraum 1850-1914 auf die Periode seit 1896/97 entfiel.⁷⁷⁴

Die Industrie mußte von einer Erhöhung der Getreidezölle nur eine Erhöhung der Personalkosten, damit Gewinnverringeringen und Beeinträchtigung ihrer Konkurrenzfähigkeit erwarten, außerdem konnte als Antwort auf eine deutsche Zoll-erhöhung nur ein Zollkrieg erfolgen, mit einer damit verbundenen Exporteinbuße.⁷⁷⁵

Nun trat aber im Sommer 1897 eine grundlegende Umgestaltung der internationalen Wirtschaftslage ein, die in Deutschland den Druck der schutzzöllnerischen Bestrebungen wesentlich ver-

772) Böhm, op.cit., S. 193

773) Böhm, op.cit., S. 196

774) Aubin H./Zorn W. (Hrsg.), Handbuch der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 2, S. 531/532
Waltershausen, op.cit., S. 476/477

775) Böhm, op.cit., S. 189

stärkte. Zu den traditionellen Schutzzollländern Rußland und Frankreich traten die USA, die 1897 unter Präsident Mc Kinley mit dem Dingley-Tarif auf einen Hochschutzzollkurs gingen,⁷⁷⁶ der besonders die deutsche Grundstoff- und Fertigwarenindustrie sowie die Eisen-Stahlindustrie und Textilindustrie in ihren Exportchancen traf.⁷⁷⁷

Zur gleichen Zeit wurde von England der deutsch-englische Handelsvertrag gekündigt, für die deutsche Industrie ein erstes Anzeichen, daß England sich vom traditionellen Freihandel löste und auf die schutzzöllnerische Empire-Agitation Chamberlains einschwenkte.⁷⁷⁸

- 9.1.2. Diese schärfere Abgrenzung der einzelnen Wirtschaftsräume verschärfte die aus innerdeutschen agrarpolitischen Gründen entspringende Schutzzollbewegung, verwies die Industrie auf den Rückhalt des inneren Marktes und führte sie vom Freihandel auf die Seite des Schutzzolls; Landwirtschaft und Industrie fanden unter wirtschaftlichem Druck zueinander. Dieses Bündnis konnte allerdings nur vorübergehender Art sein, denn die Ziele der beiden Partner waren höchst unterschiedlich. Seine zeitliche Begrenzung fand dieser Pakt in der Tatsache, daß sich - wie schon seit 1879, dem ersten Bündnis zwischen Junkertum und Großindustrie - keine dauerhafte ideologische Bindung

776) Waltershausen, op.cit., S. 414

777) Böhm, op.cit., S. 189
Hallgarten, op.cit., S. 390/391
Faulkner H.U., Geschichte der Amerikanischen Wirtschaft, S. 570

778) Böhm, op.cit., S. 189
Herzfeld, Miquel, op.cit., S. 587/589
Hallgarten, op.cit., S. 428/429

zwischen dem Centralverband der Deutschen Industrie (CVDI) und der Landwirtschaft entwickelte⁷⁷⁹ und die Schutzzoll-ideologie bei der unterschiedlichen Struktur der im CVDI zusammengeschlossenen Industriezweige ein so unterschiedliches Echo fand,⁷⁸⁰ daß dem Generalsekretär des CVDI Bueck der Vorwurf gemacht wurde, er habe sich dem Bund der Landwirte unterworfen.⁷⁸¹

Für die Landwirtschaft mußten die Prohibitivzölle eine Dauereinrichtung und ein Zweck "an sich" sein, um ihre bedrohte innenpolitische Machtstellung abzusichern, waren die Zölle und das Bündnis mit der Industrie Bestandteil nationalen Gesamtinteresses. Für die Industrie, besonders für die jüngere Generation der Industrieführer im CVDI, hatten die Zollerhöhungen nur instrumentalen Charakter. Sie wollten über die Zollerhöhungen zwar die Landwirtschaft stärken, um durch Hebung deren Kaufkraft einen Ausgleich für Exportverluste zu schaffen; in Zukunft wollte die Industrie aber auf keinen Fall auf bessere Handelsverträge verzichten, die erhöhten Zollsätze zu diesem Zweck sogar als Kompensation verwenden.⁷⁸² Genauso instrumentalen Charakter wie die Schutzzollerhöhungen besaß für die Industrie der Flottenbau, der sich ebenfalls als Ausgleichsmittel eignete, um Exporteinbußen zu kompensieren.

779) Kaelble Hartmut, Industrielle Interessenpolitik in der Wilhelminischen Gesellschaft, Centralverband Deutscher Industrieller, S. 124-127

780) Kaelble, op.cit., S. 52/53

781) Hauenstein Fritz, Die ersten Zentralverbände, in: Hoppenstedts Wirtschaftsarchiv(Hrsg.), Der Weg zum Industriellen Spitzenverband, S. 40

782) Böhm, op.cit., S. 190

Genau hier lag der Grund, warum sich die Industrie mit dem Handel nicht auf eine gemeinsame Interessenbasis gegen die Landwirtschaft zusammenschließen konnte. Für die Industrie war die Flotte reales Mittel, um Außenhandelsverluste durch die Stärkung des Binnenmarktes abzufangen, wofür sich der Bau von Linienschiffen ebenso eignete wie der von Kreuzern. Für den Handel bildete die Flotte ein ideologisches Instrument zur Sicherung der "großen überseeischen Aufgaben, die der wirtschaftlichen Kraft und zum Teil auch der politischen Kraft Deutschlands harren...", war Flottenbau nicht vorrangig mit der Sicherung des inneren Marktes, d.h. mit dem Kriegsschiffbau, sondern mit dem Ausbau des äußeren Marktes verbunden.⁷⁸³ Für den Handel ging es nicht um das Steigen von Montankursen durch den Bau von Linienschiffen, sondern einzig um den Einsatz von Kreuzern zur Sicherung von Handelsinteressen auf dem Außenmarkt.⁷⁸⁴

Genauso wie Tirpitz einsehen mußte, daß Industrie und Handel wegen ihrer unterschiedlichen Zielsetzung nicht zusammengehen konnten, mußte der Staatssekretär sein ursprüngliches Ziel aufgeben, die Arbeiterschaft in das Konzept von Seeinteressen und Flotte aufzunehmen.⁷⁸⁵ Zwar wurden auf vielfältigen

783) Böhm, op.cit., S. 246/355 Anmerkung 3003

784) Böhm, op.cit., S. 194/195

785) Deist, op.cit., S. 109

Wegen Versuche unternommen, vor allem die Arbeiter der Werftindustrie vom Nutzen der Flotte zu überzeugen.

Insgesamt war diesen Bemühungen kein Erfolg beschieden.

In Hamburg fanden 1898 sozialdemokratische Protestversammlungen gegen das Flottengesetz statt, die Arbeiter waren nur mit 0,47% als Mitglieder am Flottenverein beteiligt, in Hamburg mit 0,9%.⁷⁸⁶

- 10.) Neben dem Scheitern der Gegensammlung standen zwei weitere Wegmarkierungen auf dem Weg von Tirpitz ins Lager von Miquel: Fleischbeschaugesetz und Flottensteuern, beides Fragen, an denen Agrarier und Zentrum in wechselseitiger Führung interessiert waren.

Mit dem Fleischbeschaugesetz bauten die Agrarier einen Prüfstand auf, um zu testen, ob die Regierung bereit war, Zollerhöhungen durchzuführen. Das Zentrum war bei diesem "Test" natürlich ganz im Kielwasser der Agrarier, um auf diese Weise seinen "Bündniswert" zu demonstrieren. In der Frage der Flottensteuern, d.h. der Deckungsfrage, waren wiederum die Mitglieder des linken Zentrums führend, die durch Abwälzung der Kosten der Flottenvermehrung auf Reeder, Kaufleute und Kapitalisten ihren Wählerstamm zu stabilisieren hofften; hier schwammen die Agrarier im Kielwasser, da diese Kostenumwälzung ganz im Sinne ihrer antikapitalistischen, börsenfeindlichen Einstellung war.⁷⁸⁷

786) Böhm, op.cit., S. 199

787) Böhm, op.cit., S. 230/235

10.1. Ein Einfuhrverbot über Schweinefleisch war schon 1883 gegen den Widerstand der Hansestädte verhängt worden, die an ungehinderten Fleischimporten besonders interessiert waren.⁷⁸⁸

Anfangs der neunziger Jahre wurde von Seiten des Hamburger Handels versucht, die Aufhebung des Einfuhrverbotes zu erlangen.⁷⁸⁹ 1891 wurde zwar gegen die Aufhebung von Benachteiligungen der deutschen Zuckereinfuhr in die USA das Einfuhrverbot aufgehoben, 1894 wegen handelspolitischer Restriktionen seitens der USA unter dem Druck der Agrarier wieder ein Rindereinfuhrverbot erlassen.⁷⁹⁰ Gleichzeitig wurde wegen politischer Rücksichten auf die Agrarier die Einfuhrung einer obligatorischen Fleischschau beschlossen.⁷⁹¹

Der vor allem davon betroffene Handel der Hansestädte wollte aber auf jeden Fall verhindern, daß aus dem Fleischbeschau-gesetz ein Absperrungsgesetz gegen ausländisches Fleisch und Vieh wurde.⁷⁹²

Die Besorgnisse des hanseatischen Handels in dieser Richtung wurden umso größer, als die ganzen Begleitumstände des Gesetzentwurfes zeigten, daß er nicht sanitären, sondern rein wirtschaftspolitischen Charakter zugunsten der Landwirtschaft trug und außerdem sich immer mehr Anzeichen für restriktive

788) Böhm, op.cit., S. 224

789) Böhm, op.cit., S. 225

790) Böhm, op.cit., S. 225/226

791) Böhm, op.cit., S. 226

792) Böhm, op.cit., S. 226

amerikanische Gegenmaßnahmen zeigten.⁷⁹³

Als sich bei der Beratung des Gesetzentwurfes im Reichstag im April 1899 zeigte, daß den Agrariern der Entwurf noch nicht weit genug ging, daß sie nur einem Gesetz zustimmen würden, das "ernsthaft" gegen ausländische Fleischimporte vorging und geradezu die Absperrung der Grenzen forderten, schlug bei den Sammlungspolitikern, wie bei dem engagierten Posadowsky, die Stimmung zugunsten der Agrarier um, die man auf jeden Fall in der Sammlungsfront halten wollte.⁷⁹⁴

Posadowsky antwortete auf besorgte hanseatische Vorstellungen des Freisinnigen Rickert wegen der Gefahr eines deutsch-amerikanischen Wirtschaftskrieges mit dem ganzen Arsenal der agrarischen Argumentation und hielt die agrarischen Forderungen für voll berechtigt.⁷⁹⁵ Die vorgeschlagene Gesetzesform erfüllte alle Anforderungen der Agrarier, die ja die amerikanische Fleischkonkurrenz voll ausschalten wollten und darüberhinaus hofften, durch ein solch scharfes Vorgehen die deutsch-amerikanischen Handelsbeziehungen so nachhaltig zu stören, daß auch die amerikanische Getreideeinfuhr zurückging.⁷⁹⁶

Ein solches Gesetz war natürlich bei Handel und Schifffahrt vollkommen unannehmbar und führte zu entschiedenen öffentlichen Protesten dieser Kreise, Vertreter des Norddeutschen

793) Böhm, op.cit., S. 227

794) Böhm, op.cit., S. 227

795) Böhm, op.cit., S. 228
Hohenlohe, op.cit., S. 565/566

796) Böhm, op.cit., S. 228

Lloyd und der HAPAG sprachen in großer Besorgnis beim Reichskanzler gegen die Folgen "des uns fremden Prinzips der Prohibition." ⁷⁹⁷

10.2. Die Auseinandersetzungen steigerten sich jetzt zu prinzipieller Schärfe, da für die Agrarier das Fleischbeschaugesetz eine Generalprobe für die geforderte Zollerhöhung war. ⁷⁹⁸ Unter dem Druck dieses prinzipiellen Streit-
es zwischen Agrariern und Handel kam der Zusammenhang zwischen Handelspolitik und Flottenpolitik voll zutage. Die Hamburger Wirtschaftspresse verwies zwar auf die Bereitschaft des Handels, die Flottenvorlage zu unterstützen, warnte aber gleichzeitig davor, der Flottenbewegung "durch diesen agrarisch-protektionistischen Husearenritt" des Fleischbeschaugesetzes Schaden zuzufügen. ⁷⁹⁹

Ein Hamburger Abgeordneter verwies im Reichstag trotz der Bedenken von Posadowsky auf den Zusammenhang zwischen Flottenpolitik und Fleischbeschaugesetz, in der Öffentlichkeit wurde immer wieder auf den Widerspruch zwischen restriktiver Handelspolitik und der Flottenpolitik hingewiesen. ⁸⁰⁰

Genau dieser Widerspruch lag im Sinne der Agrarier, die die Flottenvorlage zu einem Vehikel handelshemmender Maßnahmen umgestalten wollten. ⁸⁰¹

797) Böhm, op.cit., S. 228
Hohenlohe, op.cit., S. 566

798) Böhm, op.cit., S. 230

799) Böhm, op.cit., S. 230

800) Böhm, op.cit., S. 231

801) Hohenlohe, op.cit., S. 567
Böhm, op.cit., S. 232

Die Konservativen agierten unter dem Druck des BdL, von dem sie sich nicht trennen konnten, mit allen taktischen Mitteln gegen die in ihren Augen unzureichende Gesetzesvorlage und drohten mit der Ablehnung der Flottenvorlage, so daß sogar der Kaiser unruhig wurde, der prompt eine Gefährdung der Vorlage befürchtete.⁸⁰²

Hohenlohe hatte aber sofort den schwachen Punkt dieser Drohung ausgemacht und hielt sie für nicht gefährlich, "da die Konservativen sich hüten werden, es mit S.M. ganz zu verderben... ." Auch ein Vorpreschen des Zentrums hielt er für unwahrscheinlich, da "das Zentrum keine Freude an einer Auflösung hat und sich ihr nicht aussetzen wird, um die Fleischpreise zu erhöhen."⁸⁰³

Tirpitz hätte als Befürworter der Seeinteressen des Handels ein Gegner aller Prohibitivmaßnahmen sein müssen. Nachdem er aber die Überzeugung gewonnen hatte, daß ohne die Berücksichtigung agrarischer Vorstellungen die Flottenvermehrung schlechte Aussichten hatte, ging er erstmals von seiner Ansicht ab, daß die Flotte nur eine Funktion der Seeinteressen sei und stimmte den Kommissionsbeschlüssen über das Fleischbeschaugesetz zu.⁸⁰⁴

Am 23. Mai 1900 wurde im Reichstag dann ein Fleischbeschaugesetz angenommen, das weit davon entfernt war, liberale Außen-

802) Hohenlohe, op.cit., S. 567/568

803) Böhm, op.cit., S. 232
Hohenlohe, op.cit., S. 567

804) Böhm, op.cit., S. 232

handelspolitik zu fördern. Die enge Verbindung von Handels- und Flottenpolitik hatte den Agrariern die einmalige Chance gegeben, ihre Vorstellungen weitgehend durchzusetzen.⁸⁰⁵ Die "Generalprobe" hatte ihren Zweck voll auf erfüllt: die Regierung hatte ihre Bereitschaft demonstriert, die Interessen der Landwirtschaft nachdrücklich zu wahren und Tirpitz war auf die Bühne der Sammlungspolitik getreten.

- 11.) Die Deckungsvorlage war eine weitere Markierung auf dem Weg der Flotte vom Instrument der Seeinteressen zu einem Instrument der Sammlungspolitik und der zweite Schritt von Tirpitz ins Lager der Sammlung.

Im Mittelpunkt der Diskussion im Reichstag stand nun nicht die Begründung des Entwurfes mit seinem Zentralpunkt, der Risikotheorie, auch nicht die sachliche Berechtigung des geplanten Sollbestandes der Flotte, sondern die Deckungsfrage. Diese hatte zwei Seiten: die Finanzlage des Reiches, auf die zuerst eingegangen wird und die Forderungen des Reichstages, die anschließend behandelt werden.

- 11.1. Finanziell schienen die Aufwendungen für die beiden Flottenvermehrungen von 1898 und 1900 durchaus der Leistungsfähigkeit des Reiches angepaßt zu sein: 1898 wurden 122 Mill. Mark, 1899 133, 6 Mill. Mark, 1900 152, 6 Mill. Mark in den Marine-

805) Böhm, op.cit., S. 234

spezialetat eingestellt.⁸⁰⁶ Um diese abstrakten Zahlen etwas zu verdeutlichen, seien einige Details aufgeführt. Die Baukosten des 1898-1901 bei der Germaniawerft in Kiel gebauten Linienschiffes "Kaiser Wilhelm der Große" betrugen 20 254000 Mill. Mark, der Große Kreuzer "Prinz Heinrich", 1898-1902 Kaiserliche Werft Kiel, kostete 16 588000 Mill. Mark, die Aufwendungen für den Kleinen Kreuzer "Nio-be", AG Weser Bremen, beliefen sich auf 4 534000 Mill. Mark, die Torpedoboote der Serie S 90-S 101, Schichau Elbing, die flottenweise in Auftrag gegeben wurden, kosteten zwischen 874000 Mark und 1 015000 Mill. Mark.⁸⁰⁷

Der Staatssekretär des Reichsschatzamtes von Thielmann stellte die Finanzlage optimistisch dar. Er hielt angesichts des seit 1895 verstärkt einsetzenden konjunkturellen Aufschwungs und der damit verbundenen gestiegenen Einnahmen neue Steuern zur Finanzierung der Flottenpläne nicht für notwendig und glaubte, die Mehrausgaben bei Anhalten dieser Entwicklung aus den Mehreinnahmen bestreiten zu können.⁸⁰⁸

Er erklärte, die Geldforderungen fügten sich "harmonisch in den Rahmen des Etats" ein, Deckung sei auf Jahre hinaus vorhanden. Als der Reichstag bei der Diskussion auf Einnahmeverbesserungen in Form von neuen Steuern und Zöllen bestand, verstieg sich Thielmann sogar zu der Aussage, er sei geradezu in

806) Junghänel Heinz, *Marinehaushalt und Marineausgabepolitik in Deutschland (1868-1930)*, S. 64

807) Gröner, *op.cit.*, S. 70/108/164/230
Ehlert Hans, *Marine- und Heeres-Etat im deutschen Rüstungs-Budget 1898-1912*, in: MR 5/78, S. 313/314

808) Ehlert, *op.cit.*, S. 315

Verlegenheit, "was er mit den überschüssigen Mittel anfangen solle."⁸⁰⁹ Die Reichsleitung fand sich sogar bereit, in beide Flottenvorlagen Deckungsklauseln aufzunehmen, die bestimmten, daß ein etwa erforderlicher Mehrbedarf nicht "durch Erhöhung oder Vermehrung der indirekten, den Massenverbrauch belastenden Reichssteuern" aufgebracht werden durfte.⁸¹⁰

- 11.2. Zweifellos hatte Thielmann die Finanzlage des Reiches viel zu rosig dargestellt, wie die Entwicklung der Reichsfinanzen zeigen sollte.⁸¹¹ Schon ab 1900 zeichnete sich eine einschneidende Verschlechterung ab, die durch eine bis 1903 abflauende Konjunkturlage noch verstärkt wurde. Der Etat 1900 schloß mit einem Defizit von 1,9 Mill. Mark ab, die im gleichen Jahr eingebrachten Steuervorlagen waren zur Deckung des steigenden Bedarfs nicht ausreichend; die Einzelstaaten erhielten keine Überweisungen nach der Frankenstein'schen Klausel, sondern mußten stattdessen zu den ungedeckten Matrikularbeiträgen herangezogen werden.
- In der Amtszeit von Thielmann (1898-1903) hielt der Trend ständig steigender Defizite an. Die laufenden Einnahmequellen stagnierten, die Marineausgaben stiegen, Einnahmeverbesserungen waren wegen der gegenläufigen Interessen von Reichstag und Bundesrat sowie der Parteien kaum möglich, die

809) Ehlert, op.cit., S. 315

810) Junghänel, op.cit., S. 57
Kelly, op.cit., S. 530/532

811) Junghänel, op.cit., S. 28

Reichsschuld wuchs um rund 672 Mill. auf 2 813 Mill. Mark.

Die Defizite mußten zum größten Teil durch Schuldenaufnahme und durch ungedeckte Matrikularbeiträge der Bundesstaaten ausgeglichen werden. Das letztere konnte allerdings nur zu einem geringen Teil geschehen, da die Finanzen der Einzelstaaten im Interesse des prekären Finanzausgleichsytams zwischen Bundesstaaten und Reich nicht einem unkalkulierbaren Ungleichgewicht ausgesetzt werden durften und weil die Bundesstaaten den ständig wachsenden Matrikularbeiträgen Widerstand entgegensetzten.⁸¹²

Den ständig sich verengenden finanziellen Grenzen hatte man schon dadurch im Gesamt-Rüstungsbudget Rechnung getragen, das ab 1898 der Marine ausdrücklich die Rüstungspräferenz zugesprochen wurde; Tirpitz hatte schon 1896 darauf hingewiesen, daß während des Flottenbaues keine größeren Armeeforderungen eingebracht werden durften. Tatsächlich betrugen die durchschnittlichen Zuwachsraten beim Marinehaushalt zwischen 1897 und 1900 13,65 v.H., die beim Heer nur 2,133 v.H.⁸¹³

Diese Schwerpunktverlagerung auf die Marine führte schon 1899 zu einer Einschränkung der Heeresforderungen. Diese Entwicklung setzte sich nach 1900 fort und fand erst 1911/12 ein Ende, als mit einer Steigerung von 13 v.H. der Heeresetat zum ersten

812) Witt Peter-Christian, Die Finanzpolitik des Deutschen Reiches von 1903-1913, S. 20/21/58
Ehlert, op.cit., S. 316
Bergahn, op.cit., S. 273/274

813) Ehlert, op.cit., S. 315/316

Mal seit der Verabschiedung der Flottengesetze eine stärkere Zuwachsrate als der Marineetat (2,4 v.H.) zu verzeichnen hatte.⁸¹⁴ Diese vorläufige Zurücknahme des Heeresetats wurde im übrigen vom Kriegsministerium bis 1911/1912 weitgehend akzeptiert, allerdings wohl nicht nur aus Patriotismus, sondern auch aus der Meinung des Kriegsministeriums, des Generalstabes und der verantwortlichen Reichsleitung heraus, daß durch den Ausbau des Heeres nur die Qualität der Truppe und die soziale Homogenität des Offizier- und Unteroffizierkorps gefährdet werden könnte.⁸¹⁵

11.3. Die Deckungsfrage war vom Zentrum schon bei der ersten Flottenvorlage scharf betont worden. Schon damals war die Parteilührung bestrebt, die Kosten des Flottenbaues "auf die stärkeren Schultern zu legen," vor allem, um die innerparteilichen Vorbehalte auf dem linken Flügel und in Bayern gegen die Flotte auszuräumen.

Zu diesem Zweck waren Steuerentwürfe vorgeschlagen worden, die den Außenhandel, die Schifffahrt oder die über den Betrag von 300 000 Mark hinausgehenden Vermögen belasten wollten. Diese Vorschläge wurden zwar aus finanztechnischen Gründen abgelehnt (Bedrohung der Länderkompetenzen), dafür war aber ins erste

814) Ehlert, op.cit., S. 315/322

815) Ehlert, op.cit., S. 315/322

Flottengesetz die schon erwähnte Deckungsformel aufgenommen worden.

Das Zentrum wollte unter der nunmehrigen Führung Gröbers, der die Parteileitung an Stelle des schwererkrankten Liebers übernommen hatte, über die nur negative Entscheidung des Deckungsparagraphen im ersten Gesetz hinausgehen und eine "positive Lösung" (im Sinne der Sammlung) anstreben;⁸¹⁶ es erklärte deswegen schon in der ersten Beratung der neuen Flottenvorlage die Deckungsfrage zur Hauptfrage der Reichstagsberatungen.⁸¹⁷

Die Steuervorschläge des Zentrums sollten den Massenverbrauch nicht belasten, sondern nur die "Teile des deutschen Volkes, welche leistungsfähig sind."⁸¹⁸ Dabei dachte man nicht etwa an die Landwirtschaft, "die ohnehin genug zu leiden haben wird.." ⁸¹⁹ und mit der man ja in fester Interessengemeinschaft stand, sondern vor allem an den Handel, den man in Einklang mit der Sammlungspolitik treffen wollte.⁸²⁰ Die Deckungsvorschläge, die das Zentrum im März in den Budgetberatungen machte, lagen ganz auf der Sammlungslinie und zielten auf drei Punkte ab: erstens auf den Wähler, dem man demonstrieren wollte, daß ihn das Zentrum vor einer Belastung durch den Flottenbau bewahrte, zweitens auf den renitenten

816) Bachem, op.cit., Bd.VI , S. 37/40

817) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., 5.Bd.(169), S.3960

818) Bachem, op.cit., S. 40
Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 3960

819) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 3960

820) Böhm, op.cit., S. 236

bayerischen Flügel der Partei, der durch Kostenabwälzung auf die Außenhandelsinteressenten geködert werden sollte und drittens auf die Agrarier, denen man sich als verläSSLicher Partner empfehlen wollte.⁸²¹

Zur Erreichung dieser Ziele sollte eine Steuer für Seefrachtpapiere eingeführt und die von den Agrariern besonders gehaßte Börse herangezogen werden. Müller (Fulda) unterstrich das lebhafteste Bedürfnis, die Seeinteressenten zur Deckung der Kosten für die Flottenvermehrung heranzuziehen, die Landwirtschaft sollte demgegenüber weitgehend geschont werden.⁸²² Am 26. April 1900 brachte das Zentrum durch denselben Abgeordneten einen Antrag ein, der zur Deckung der Kosten forderte:

Erhöhung der Stempelabgaben auf Wertpapiere und Lotterielose sowie Einführung einer Stempelabgabe auf Kuxe, Schiffskonnossemente und Seefahrkarten, Einführung einer Schaumweinabgabe, Erhöhung der Zollsätze auf ausländische Schaumweine, Liköre und Zigaretten. Sollten diese Abgaben nicht ausreichen, solle eine ergänzende, den Massenverbrauch nicht belastende Reichssteuer eingeführt werden, deren Höhe für die einzelnen Finanzierungsperioden nach Bedarf festzusetzen sei. Der jährliche Mehrertrag dieser Steuern wurde vom Zentrum auf 60 Mill. Mark geschätzt.⁸²³

821) Böhm, op.cit., S. 237

822) Böhm, op.cit., S. 237

823) Böhm, op.cit., S. 240

Obwohl diese Forderungen für Tirpitz angesichts seiner Einstellung eine bittere Pille sein mußte, sprach er sich für die Annahme der angebotenen Steuern aus, da das Zentrum unmißverständlich erklärt hatte, ohne diese Lösung⁸²⁴ der Deckungsfrage der Flottenvorlage nicht zuzustimmen. Ende April setzte sich Tirpitz beim Reichskanzler dafür ein, die vom Staatsministerium besprochenen Steuervorschläge mit einem positiven Bescheid dem Zentrum zu übermitteln, was auch geschah.⁸²⁵

11.4. Da diese ganze Steuervorlage klar die Handschrift der konservativen Interessen zeigte, erhob sich gegen die Seeinteressentensteuern Protest von der Nord- und Ostseeschiffahrt sowie Rheinschiffahrt bis hin zu den Sektherstellern. Besonders scharf reagierte die Berliner Kaufmannschaft und die Hamburger Handelskammer, die Börsen und der Verein Deutscher Banken gegen die Börsensteuern.⁸²⁶

Trotz aller Proteste, die immer wieder auf den Widerspruch hinwiesen, der in der Koppelung von Flottenvermehrung zum Handelsschutz und Maßnahmen zur Einschränkung eben desselben Handels lag, lief nach dem Fleischbeschaugesetz als erstem Akt, die Deckungsvorlage als zweiter Akt, mit nur geringen Abänderungen über die Bühne. Die Budgetkommission

824) Böhm, op.cit., S. 238
Bachem, op.cit., S. 40
Verhandlungen des Reichstages, op.cit., 5.Bd.(169), S.3961
825) Böhm, op.cit., S. 240
826) Böhm, op.cit., S. 241

beschloß im Mai 1900 die Erhöhung der Stempelsteuern auf Wertpapiere, die Einführung einer Kuxen- und Konnossementensteuer sowie die gleichzeitige Zollerhöhung auf Bier, Brannt- und Schaumweine.⁸²⁷

Von Kostendeckung der Flottenvermehrung konnte allerdings bei einer Regelung, die mit soviel sachfremden Interessen verbunden war, keine Rede sein. Das schon angesprochene Defizit von 1900 zeigte schon, daß sich diese Einnahmen als unzureichend erwiesen. Der Mehrertrag der neu eingeführten Zölle und Abgaben, der in § 6 der Novelle auf 53 708000 Mill. Mark normiert worden war, sollte in der Folge zur Deckung des erhöhten Bedarfs der Flotte nicht ausreichen, man mußte zur Finanzierung des Schlachtflottenbaues zunehmend auf Anleihen zurückgreifen, was zu einer schweren Belastung der Reichsfinanzen werden mußte.⁸²⁸ Das Defizit des Reiches wurde geradezu zu einer chronischen Krankheit, die erst durch den neuen Staatssekretär des Reichsschatzamtes Stengel, in den Jahren nach 1903, einigermaßen kuriert werden konnte.⁸²⁹

Neben der Deckungsfrage behandelte die Budgetkommission noch die Verschmelzung der bisher als Novelle entworfenen Vorlage mit dem ersten Flottengesetz zu einem einheitlichen zweiten und die Frage der Auslandskreuzer.

827) Böhm, op.cit., S. 243/244

828) Junghänel, op.cit., S. 58-61

829) Witt, op.cit., S. 80-89

12.) In der Kommission hatte die Form der Flottenvorlage eine Änderung erfahren. Die Budgetkommission war der Ansicht, daß die Novelle neben dem bestehenden Gesetz von 1898 nicht in Kraft treten konnte, "weil sie sonst zu Unklarheiten Veranlassung geben würde." Die Kommission hielt es deswegen für richtiger, das alte Gesetz aufzuheben und ein besonderes Gesetz aus Novelle und altem Gesetz zu entwerfen. Dementsprechend ging ein neues Flottengesetz aus dem Beratungsgremium hervor, so daß ein kompliziertes Nebeneinanderstehen von zwei Gesetzen vermieden wurde; die ursprüngliche Novelle wurde dann auch in Gesetzesform vom Reichstag verabschiedet.⁸³⁰

Die führenden Zentrumsvertreter in der Budgetkommission, Gröber und Fritzen, sprachen sich nach eingehenden Darlegungen von Bülow über "Weltmacht" und den Zweck der Novelle "im allgemeinen für die Vorlage" aus, betrachteten allerdings eine Verstärkung der Auslandsflotte für nicht notwendig. Am 27. April wurde vom Zentrum ein Antrag eingebracht, die "Schlachtflotte zu bewilligen," die sechs Auslandskreuzer dagegen zu streichen. Dies war eine samm lungsfreundliche Forderung, die Tirpitz und Gröber schon vor Beginn der Kommissionsverhandlungen ausgehandelt hatten⁸³¹

830) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., 7.Bd.(171), S. 5813

831) Winzen, op.cit., S. 125/126

und die den hanseatischen Kaufleuten demonstrierte, daß die Flotte ihren Interessen nicht mehr dienen sollte.⁸³² Die geforderten Auslandskreuzer wurden vom Reichstag tatsächlich verweigert. Diesen Abstrich konnte aber Tirpitz leicht verschmerzen, denn infolge der begrenzten technischen Einrichtungen und Personalreserven konnte doch nicht mehr als das "Dreiertempo" durchgehalten werden, so daß die gestrichenen 6 Kreuzer planmäßig erst 1906 in Auftrag gegeben worden wären, außerdem war der militärische Kernpunkt des Gesetzes, die Schlachtflotte, davon nicht berührt. Tirpitz war es auch lieber, "daß 1900 der gesamte Auslandsdienst gestrichen wurde; so blieb ein genügend großer Gegenstand für die Nachforderung, zudem einer, der in gewisser Hinsicht größere Volkstümlichkeit genoß als der Bau einer Schlachtflotte."⁸³³ Wie schon beim ersten Flottengesetz brillierte Miller (Fulda), "eine etwas erratische Persönlichkeit", mit "Konzessionsgeschäften, die im Endeffekt keine waren. Er regte zur Freude des RMA den Fortfall der Geldgrenze an, die er für eine Einschränkung des Budgetrechtes hielt."⁸³⁴ Geradezu erleichtert konnte Tirpitz einem solchen Vorschlag zustimmen, denn damit "fielen alle finanziellen Schwierigkeiten fort."⁸³⁵

832) Böhm, op.cit., S. 251

833) Tirpitz, op.cit., S. 108
Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 5815

834) Tirpitz, op.cit., S. 108
Kelly, op.cit., S. 178

Müller (Fulda) befand sich gewaltig auf dem Holzweg, als er am 6. Juni stolz im Reichstag erklärte, daß dieser nunmehr in keiner Weise verpflichtet sei, "bestimmte alljährliche Summen zu bewilligen," sondern daß er in jedem Jahr die Höhe der Schiffsbaubeträge frei bewilligen könne. Der Wegfall der Geldgrenze war aber alles andere als "ein wesentlicher Vorzug gegen das alte Gesetz."⁸³⁵

Tirpitz hatte sofort erfasst, daß sich der Reichstag durch diese Regelung in moralischer Hinsicht "viel stärker band, als bei irgendeiner Geldgrenze."⁸³⁶

Der Grund lag im prinzipiellen Unterschied zwischen Marine-
rüstung und Heeresrüstung, den Müller nicht erkannt hatte. Beim Heer wurde in der Regel die Zahl der Bataillone, Regimenter usw. festgelegt. Die damit verbundenen Kosten blieben bei der damaligen geringfügigen technischen Ausrüstung über lange Zeit hinweg gleich. Ganz anders bei der Flotte. Hier herrschte aufgrund der Hochtechnisierung ein stürmischer technischer Fortschritt, der die Ersatzbauten zwangsläufig größer und teurer machte. Der Reichstag, der ja die Schiffe rein rechnerisch kraft Gesetz bewilligen mußte, konnte "unmöglich aus Geldgründen der Technik Vorschriften machen," denn er hätte sonst zwar die Anzahl der gesetzlich festgelegten Schiffe bewilligt, diese Einheiten wären aber von vorn-

835) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 5814

836) Tirpitz, op.cit., S. 108

herein wegen ihrer qualitativen Unzulänglichkeit nur teurer Schrott gewesen. Das zweite Flottengesetz brachte also seinen Charakter als eine "Lex imperfecta" voll zur Geltung, denn es stellte eine "materielle Bindung," aber eine "finanzielle Offenlassung" dar, die den Reichstag zwang, die jährlich im Marineetat ausgewiesenen Ausgaben als "fait accompli" hinzunehmen, wenn er sich nicht den Vorwurf gefallen lassen wollte, minderwertige Schiffe zu bauen.

Im Bewußtsein dieser Zusammenhänge konnte Tirpitz also zufrieden erklären, daß sich der Reichstag 1900 festgelegt habe, "den beschlossenen Flottenplan auszuführen, und moralisch gebunden, uns dabei keine Geldschwierigkeiten mehr zu machen, wie sie beim ersten Flottengesetz so bald eingetreten waren."⁸³⁷

- 13.) Nach dieser für das RMA günstigen Entwicklung begann am 6. Juni 1900 im Reichstag die zweite Lesung, die in der Sache keinerlei neuen Momente brachte. Zu notieren sind lediglich die Ausführungen des Zentrumsprechers.

Gröber begründete die Zustimmung des Zentrums mit der Tatsache, daß die "allerwichtigste Frage," die Deckungsfrage, nunmehr positiv gelöst sei. Er verschwieg vornehm den ideologischen Charakter der Deckungslösung und hob gebührend hervor, daß der Massenverbrauch nicht belastet werde und nur "Teile des deutschen Vol-

837) Tirpitz, op.cit., S. 108

Junghänel, op.cit., S. 62

kes betroffen werden, welche leistungsfähig sind." Mit Recht konnte Gröber fortfahren, daß "hier das Programm ausgeführt wird, das wir von Anfang an gesetzlich festzulegen gewünscht haben... " und dies mit dem Bruston der Überzeugung als "großen Fortschritt gegenüber dem Gesetz vom Jahre 1898 " bezeichnen.⁸³⁸

13.1. Den Abschluß der 204. Sitzung des Reichstages bildete die namentliche Abstimmung über den § 1 der Vorlage. Dieser entscheidende Paragraph wurde mit 153 gegen 79 Stimmen angenommen. Dagegen stimmten die Sozialdemokraten, die Deutsche Volkspartei, die Freisinnige Volkspartei, die Elsässer Bauernbündler und einzelne Zentrummitglieder aus Bayern und Oberschlesien, die unter starkem Druck des Bauernbundes bzw. des BdL standen.⁸³⁹

Nachdem die §§ 3-5, Indiensthaltung, Personalbestand und Jährliche Mittelfestsetzung ohne Debatte genehmigt worden waren, stand im Mittelpunkt der Lesung der § 6, die Deckungsvorlage und zwar nach dem Antragsteller Müller (Fulda) in der Form eines "Gesetzesentwurfes betreffend die Abänderung des Reichstempelsteuergesetzes."⁸⁴⁰

In diesem Zusammenhang lieferte Georg von Siemens, Direktor der Deutschen Bank, noch ein "Nachhutgefecht" gegen die Börsensteuer. Er hielt zwar die angestrebte Lösung der Deckungs-

838) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 5826

839) Bachem, op.cit., S. 41
Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 5839/5840

840) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 5841/5869

frage für einen großen Erfolg des Zentrums, der ihm Popularität bei den Wählern verschaffe, blieb aber bei seiner "von der Mehrzahl der Praktiker getheilten Anschauung," daß durch die neuen Abgaben "keine wesentliche Vermehrung der Steuereinnahmen eintreten wird." ⁸⁴¹

Er sah durch die neuen Abgaben weniger die Börse geschädigt, "die wird nicht untergehen," sondern "das allgemeine Geschäft, das die Börse zu vermitteln hat." ⁸⁴² Er resümierte seine vorausschauenden Ausführungen mit der Feststellung, daß er es für "den Gipfel der Inkonsistenz" halte, "eine gute Kanone anzuschaffen," dafür aber ein "außerordentlich nützliches Instrument... zu verkrüppeln." ⁸⁴³

Trotz der Warnungen des der Freisinnigen Vereinigung angehörigen Siemens konnte nicht erwartet werden, daß Beschlüsse aufgehoben werden würden, die ja bereits endgültig feststanden, und die nach der richtigen Einschätzung von Siemens das Ergebnis einer "Abmachung verschiedener Parteien waren, welche für ihre Zustimmung zur Flottenvorlage eine Art Vertrag eintauschten," dessen Zweck weniger war, die Finanzierung des Schlachtflottenbaues sicherzustellen - das mußte wegen Unergiebigkeit der neuen Steuern weitgehend auf dem Anleiheweg geschehen -, sondern vielmehr die Belastung des Handels im Interesse der Sammlungspolitik. ⁸⁴⁴ Die einzelnen Positionen

841) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 5844

842) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 5842/43

843) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 5845

844) Böhm, op.cit., S. 244/245
Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 5842/43
Helfferich Karl, Georg v. Siemens, S. 204-206

"des von dem Abgeordneten Müller (Fulda) eingebrachten Gesetzentwurfes wegen Abänderung des Reichsstempelgesetzes" und "des von den Abgeordneten Bassermann und Genossen eingebrachten Antrags wegen Abänderung des Zolltarifgesetzes" wurden am 12. Juni ohne große Schwierigkeiten vom Reichstag mit Mehrheit angenommen.⁸⁴⁵

- 13.2. Am gleichen Tag, Dienstag den 12. Juni 1900, trat der Reichstag in die dritte Beratung "des Entwurfes einer Novelle zum Gesetz, betreffend die deutsche Flotte, vom 10. April 1898" ein. Eine Veranlassung, noch einmal ausführlich das Für und Wider zur Flottenvorlage zu erörtern bestand nicht mehr. Der Reichskanzler versuchte abschließend, den Reichstag auf dem Boden des nationalen Gedankens zu sammeln, indem er feststellte, daß "die Geschichte des vergangenen Jahrhunderts zeigt, daß der Ruf nach einer Flotte stets dann hervorgetreten ist, wenn sich das Streben nach einheitlicher Gestaltung Deutschlands geltend machte... ." Mit der Vollendung dieses Strebens "dank den Siegen der vereinten deutschen Heere.. " sah er auch die Notwendigkeit einer starken Flotte, bei der es sich nicht allein um den "Schutz einzelner Schiffe oder um "den Nachdruck, mit dem man die Forderungen in anderen Ländern zu unterstützen hat.. " handle, sondern um die Sicherung "unserer Existenz als handelsstrebende Weltmacht."⁸⁴⁶

845) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 6022

846) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 6035/6036

Hohenlohe meinte am Schluß seiner Ausführungen, das Drängen nach Weltmachtstellung sei allein aus dem deutschen Volk hervorgegangen und er zweifelte nicht daran, "daß der Reichstag in gewohntem Patriotismus seine Beschlüsse zum Wohl des Vaterlandes fassen wird." ⁸⁴⁷

Von diesem Patriotismus fühlte sich der Abgeordnete Oertel besonders angesprochen. Er wollte vor der Abstimmung noch einmal für die Geschichte aktenkundig machen, daß wir, "die man als Agrarier im besonderen Sinne zu bezeichnen liebt," nicht etwa bloß deswegen für die Flotte eingetreten seien, "weil uns durch die Erklärung des Bundesrathes, für die Interessen der Landwirtschaft künftig energisch eintreten zu wollen und durch die Regelung der Deckungsfrage eine gewisse Gegenleistung geboten worden sei." Eine solche Legendenbildung hielt er für vollkommen unzutreffend, denn der wahre Grund der Zustimmung seien "lediglich nationale Gesichtspunkte" gewesen. ⁸⁴⁸

Nicht ganz so "national" gestimmt war Liebknecht. Er prangerte noch einmal die Künstlichkeit der Flottenbegeisterung an, stellte die „Profitsucht“ der Herren Krupp und von Stumm heraus, beklagte die Englandfeindlichkeit der Flottenrüstung und hielt diese für den Schutz des Handels und der Industrie

847) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 6035/6036

848) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 6023

überhaupt nicht notwendig und sprach abschließend die Überzeugung aus, daß die verdiente Strafe "auch diejenigen ereilen wird, welche diesen Raubzug gegen das deutsche Volk, begangen durch die Flottenvorlage, auf dem Gewissen haben." ⁸⁴⁹

Abschließend ergriff der Staatssekretär des Auswärtigen das Wort und drückte die Überzeugung aus, daß "die große Mehrheit dieses Hohen Hauses durch ihr Votum für unsere Vorlage der Welt zeigen wird, daß, wo es sich um große vaterländische Gesichtspunkte handelt, um große nationale Machtfragen, im Deutschen Reichstag immer eine große Mehrheit zu finden ist." ⁸⁵⁰

Bülow hatte sich nicht getäuscht. Nach Bewilligung der Finanzierungsbestimmungen wurde das zweite Flottengesetz am 12. Juni 1900 mit einer Mehrheit von 201 zu 103 Stimmen angenommen. ⁸⁵¹

Am 14. Juni 1900 wurden alle drei Gesetze veröffentlicht, das "Gesetz betreffend die deutsche Flotte," das "Gesetz betreffend Aenderung des Reichsstempelgesetzes" und das "Gesetz betreffend Aenderung des Zolltarifgesetzes; das "Gesetz betreffend die deutsche Flotte vom 10. April 1898" wurde gleichzeitig aufgehoben. ⁸⁵²

849) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 6025-6028

850) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 6040

851) Verhandlungen des Reichstages, op.cit., S. 6044

852) Bachem, op.cit., S. 41

Kelly, op.cit., S. 114

Reichsgesetzblatt Nr. 21, in: Reichsgesetzblatt 1900, S. 255-257

Das jetzt allein gültige zweite Flottengesetz, das die Novelle und das erste Gesetz verschmolz, legte den Schiffsbestand für die Schlachtflotte auf 2 Flottenflaggschiffe, 4 Geschwader zu je 8 Linienschiffe, sowie 8 Große und 24 Kleine Kreuzer fest, die Auslandsflotte auf 3 Große und 10 Kleine Kreuzer. Einschließlich der Materialreserve von 4 Linienschiffen, 3 Großen und 4 Kleinen Kreuzern ergab das einen Sollbestand von 38 Linienschiffen, 14 Großen und 38 Kleinen Kreuzern.⁸⁵³

Das 1. und 2. Geschwader sollte mit den modernen Einheiten der "Kaiser" (Entwurf 1892-94), "Wittelsbach" (Entwurf 1897-99), "Braunschweig" (Entwurf 1900-01) und der "Deutschland"-Klasse (Entwurf 1901-02) die aktive Schlachtflotte bilden.

Die älteren Einheiten der "Brandenburg" (Entwurf 1888-89), "Sachsen" (Entwurf 1872-74) und "Siegfried"-Klasse (Entwurf 1885-87-89) bildeten mit dem 3. und 4. Geschwader die Reserveschlachtflotte.⁸⁵⁴

Von der aktiven Schlachtflotte sollten sämtliche, von der Reserveschlachtflotte die Hälfte der Linienschiffe und Kreuzer dauernd in Dienst gehalten werden. Die Ersatzfristen wurden bei Linienschiffen auf 25 Jahre, bei Kreuzern auf 20 Jahre festgelegt.

853) Hubatsch Walther, Schiffbauplanung, technischer Rüstungsstand u. politische Zielsetzung beim Aufbau der deutschen Marine, in: MR 4/63, S. 70
Hohlfeld Joh. (Hrsg.) Dokumente der Deutschen Politik und Geschichte, 2.Bd. (Das Zeitalter Wilhelms II., 1890-1918) S. 112 (I. Schiffsbestand, § 1)

854) Hohlfeld, op.cit., S. 113 (II. Indiensthaltung, § 3)
Petter, Deutsche Flottenrüstung., op.cit., S. 217

Die Bereitstellung der zur Ausführung des zweiten Flottengesetzes notwendigen finanziellen Mittel unterlag der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushaltetat, ein eventuell erforderlicher Mehrbedarf, der den Mehrbetrag der Reichsteampelabgaben von 53 708000 Mark überstieg, durfte nicht durch "Erhöhung oder Vermehrung der indirekten, den Massenverbrauch belastenden Reichsabgaben aufgebracht werden." 855

V. Schluß und Zusammenfassung

Mit dem zweiten Flottengesetz war der Marine ein eindeutiges und klares strategisches Ziel gegeben worden und die grundlegende Basis für den Schlachtflottenbau gelegt. Dieses zweite Gesetz war das Ergebnis personengebundener, innergesellschaftlicher, internationaler und außenpolitischer Antriebsfaktoren. Keiner dieser Faktoren mußte aber für sich allein zwangsläufig zum Bau einer Schlachtflotte führen.

Die Grundlagen und der Beginn dieses Baues fielen in eine Phase eines gewandelten deutschen Nationalbewußtseins, das mit seinen oft diffusen Zukunftsprojektionen von Weltmacht und Seemacht als deren Unterbau, an die Stelle des rückwärtsgerichteten Patriotismus der Reichsgründungszeit trat. Dieses gewandelte Nationalbewußtsein-nicht zuletzt Ergebnis eines Generationenwechsels-verband sich mit einer Strömung,

855) Hohlfeld, op.cit., S. 113 (III. Personalbestand, § 4, IV. Kosten, §§ 5, 6)

die Staaten mit sehr unterschiedlichen politischen Systemen und sozialen Strukturen beeinflusste, mit dem "Navalismus", der wiederum den Rahmen bildete, in dem sich der Beginn des deutschen Schlachtflottenbaues abspielte.

"Navalismus" und der damit verbundene Schlachtflottenbau mit langfristigen Programmen war keine deutsche Sonderentwicklung, sondern war sowohl bei Großmächten wie den USA, Frankreich, Japan, Rußland, Großbritannien, als auch bei kleineren Mächten in Südamerika und Europa zu finden.

Der Grund für diese Bauprogramme war im wesentlichen in der Situation des Kriegsschiffbaues Ende des 19. Jahrhunderts begründet, mit seiner großen Unsicherheit in der technisch-strategisch-taktischen Entwicklung.

In diesem Gesamtzusammenhang der Periode, geprägt von "Navalismus", Flottenbau und Problemen des technischen Rüstungsstandes, war die deutsche Marine und ihre führenden Persönlichkeiten gestellt. Von daher waren die Intentionen der deutschen Flottengesetze durchaus einsehbar, verliert der Beginn des Tirpitzschen Schlachtflottenbaues etwas von seiner Einmaligkeit und gewinnt die Feststellung Raum, daß dieser Flottenbau nicht nur in Verbindung mit der deutschen Innenpolitik und einer „Systemkrise“ gesehen werden kann.

Vor diesem Hintergrund war ein planmäßiger Flottenbau wahrscheinlich unvermeidbar, insbesondere wenn man die Entwicklung der deutschen Marinerüstung in der Ära Stosch und Caprivi miteinbe-

zieht. Das Ergebnis dieser Periode, mit ihrer einseitigen Festlegung auf die Küstenverteidigung, war eine große Typenvielfalt, ein Durcheinander von Schiffsbauplänen, das Fehlen eines bestimmten Bauprogrammes und die Gefahr, daß die Marine den Aufgaben nicht mehr gerecht werden konnte, die ihr unter neuen außenpolitischen Interessen gestellt waren.

Diese Neufestsetzung außenpolitischer Zielprioritäten entwickelte sich seit dem Regierungsantritt des marinebegeisterten Wilhelm II., der zwar vorerst noch unklare Vorstellungen über die Marineentwicklung hatte, außer dem Wunsch nach "mehr Marine", aber alles andere als nur ein Flottenfanatiker war; ohne ihn hätte Tirpitz niemals gegen vielfältige Widerstände auch innerhalb der Marine seine Schlachtflottenkonzeption durchsetzen können.

Allein unter diesem Gesichtspunkt wurde der Regierungsantritt des 29jährigen Monarchen zu einem wichtigen Einschnitt auf dem Weg zu einer deutschen Schlachtflotte. Dies wurde sofort an einer grundlegenden Neuorganisation der Spitzengliederung der Marine deutlich, die prägende institutionelle Basis des Schlachtflottenbaues wurde: die Aufteilung der Admiralität in Oberkommando und Reichsmarineamt. In der ersten Institution entwickelte Tirpitz die grundlegenden Einsichten seines Konzeptes zur Reife, die zweite war für ihn Schaltzentrale zur Um-

setzung des Schlachtflottenkonzeptes in die Praxis. Die Marinepolitik des ersten Chefs des RMA, Hollmann, war geprägt von "einem Kampf mit dem Reichstag um jedes einzelne Schiff." Die Mehrheit des Reichstages war durch den "Zickzackkurs" und die Planlosigkeit Hollmanns verunsichert und dadurch wenig bewilligungsfreudig. Dazu kam, daß eine klare Vertretung der Marineforderungen durch einen schädlichen Dualismus zwischen OK und RMA über bedeutende Grundfragen nicht möglich war. Der Hintergrund dieser Erfahrungen bildete ein wesentliches Moment für die Forderung von Tirpitz nach einer systematischen Baupolitik und ebnete ihm den Weg im Reichstag.

Ein weiterer entscheidender Faktor spielte in die Hände einer kommenden großen Flottenvorlage: die außenpolitische Entwicklung in Ostasien und die Verschlechterungen der deutsch-englischen Beziehungen im Zeichen der "Krüger-Depesche." An dem letzten Punkt zeichnete sich zum ersten Mal ein Dilemma für Tirpitz ab. Einerseits die Notwendigkeit, während des Flottenbaues eine allzu lautstarke Behandlung außenpolitischer Fragen in Bezug auf England zu vermeiden, andererseits das Bedürfnis, die für das Rüstungsprogramm günstige außenpolitische Bedrohungsvorstellung auszunützen, zu demonstrieren, daß deutsches Agieren in der Weltpolitik nur durch Seemacht möglich sei.

Als Tirpitz 1897 sein Amt als Chef des RMA antrat, standen die wesentlichen Grundlagen des deutschen Schlachtflottenbaues fest: Entscheidungsschlacht in der Nordsee, langangelegtes, systematisches Bauprogramm, Schwerpunkt des Bauprogrammes Linienschiffe.

Diese Überzeugungen waren nicht primär Mittel zum Zweck der Parlamentsausschaltung - von einer Flotte "gegen das Parlament" kann vielmehr nur sehr einschränkend gesprochen werden -, sondern waren erwachsen aus seestrategischen Grundüberlegungen, die wiederum eingebettet waren in die internationale Diskussion über Strategie, Taktik und Schiffsbau und in eine innerdeutsche Auseinandersetzung zwischen Oberkommando, Reichsmarineamt, Reichstag und Reichsleitung.

Die Schlachtflotte war von Tirpitz in zustimmender Absprache mit Bülow langfristig als offensives Instrument der Außenpolitik angelegt, das zwar nicht zwangsläufig Krieg gegen England bedeuten mußte, das aber nur dann wirkungsvoll sein konnte, wenn es auch in der Lage war, mit Aussicht auf Erfolg im Konfliktfall, den man möglichst vermeiden wollte, eingesetzt werden zu können.

Die Durchbringung der Flottengesetze ist weder erklärbar durch irgendwelche „Verschleierungsmethoden“ oder allein durch Propagandabeeinflussung gegenüber den entscheidenden Parteien, dem Zentrum und den Konservativen. Bei aller Virtuosität, die die vom RMA gelenkte Flottenpropaganda auszeichnete - sie war bei

der Endentscheidung der maßgeblich beteiligten Parteien nicht der durchschlagende Faktor. Entscheidend waren vielmehr Eigeninteresse und Parteiräson, die mit der Flotte oder etwa mit einem Flottenenthusiasmus oft wenig oder gar nichts zu tun hatten.

Für das ausschlaggebende Zentrum, das beim ersten Flottengesetz im Vordergrund stand, war der Schlachtflottenbau die einmalige Chance, ausschlaggebende Partei zu werden, indem es durch die Zustimmung zur Flottengesetzgebung seine Unentbehrlichkeit für die Verwirklichung großer nationaler Ziele bewies, außerdem wurde für die heterogene Partei ein gemeinsamer Integrationsfaktor geschaffen. In zähem Ringen und in ständiger Fühlungnahme mit dem RMA hatte Lieber die Mehrheit der Fraktion für die Flottenpläne gewonnen, ohne daß aber die Partei in eine Flottenbegeisterung gefallen wäre.

Die Zustimmung der Konservativen hatte ebenfalls wenig mit Verneblungsaktionen von Tirpits und schon gar nichts mit Flottenenthusiasmus zu tun, sondern hing ausschließlich mit "taktischen Erwägungen und neukonservativem Nationalismus" (Puhle) zusammen. Die Flotte war für die Konservativen in erster Linie ein günstig verwertbares taktisches Mittel, um möglichst umfangreiche Konzessionen für eine den agrarischen Interessen dienende, restriktive Zollpolitik zu erlangen.

Der Schlachtflottenbau wurde nicht wegen der Sammlungspolitik eingeleitet, Tirpitz war auch nicht der entscheidende Initiator dieser Politik, im Gegensatz zum zweiten Flottengesetz spielte die Sammlungspolitik beim ersten nur eine untergeordnete Rolle. Tirpitz war sogar anfangs ein Gegner der Sammlung und begünstigte eine "Antisammlung" von Industrie und Handel, was zu einem spannungsvollen Verhältnis zwischen dem Sammlungspolitiker Miquel und dem Staatssekretär des RMA führte.

Es wäre für Tirpitz sicherlich wesentlich schwieriger gewesen, seine Flottenpläne durchzubringen, wenn er nicht wirtschaftliche Interessen als stimulierendes Moment hätte ausnutzen können. Die zwei Gruppen des Handels und der Industrie bildeten aber in sich und gegenüber dem RMA aufgrund ihrer unterschiedlichen Interessenlage keine einheitliche Front, von einer ausschließlichen Abhängigkeit der Marineverwaltung von der Industrie kann kaum eine Rede sein, genauso wenig wie von einem „militärisch-industriellen Komplex“ in dem Sinne, daß der Aufstieg von Firmen wie Blohm und Voß und Krupp ausschließlich mit dem Kriegsschiffbau zusammenhing.

Während das erste Flottengesetz, wenn man es gesondert betrachtet, auf militärisch-technische Fragen und Organisationsprobleme zentriert war, brachte das ursprünglich als Novelle konzipierte zweite Gesetz mit der klaren Herausstellung des Risikogedankens und

mit der nach und nach einsetzenden Automatik des "Dreier-tempos" viel akzentuierter die politisch-dynamischen Aspekte zum Tragen.

Erstes und zweites Flottengesetz waren nicht für sich stehende Phasen, sondern Teile eines zusammenhängenden größeren Rahmens, in dem das zweite Gesetz den "politischen Schritt zur wirklichen Seemacht" darstellte.

Das zweite Flottengesetz stand - im Gegensatz zum ersten - in untrennbarem Zusammenhang mit der Sammlungspolitik, war aber auch stark in Wechselbeziehung zum außenpolitischen Bezugsrahmen, der eine gewichtige Rolle in der Perzeption der Entscheidungsträger spielte.

Die aggressive Tonart gegenüber allem Englischen, die während der Zuspitzung der Burenkrise die deutsche Öffentlichkeit ergriff, leitete der Flottenpropaganda starke Antriebskräfte zu. Tirpitz und die offizielle deutsche Politik wollten einerseits die antienglische Stoßrichtung möglichst im Hintergrund halten, benötigten aber andererseits das englische Feindbild, um die sprunghaft ansteigende Flottenrüstung ausreichend begründen zu können, was immer wieder zu einem Gegensatz zwischen Regierung und öffentlicher Meinung führte. Wie stark gerade außenpolitische Fragen den Wunsch nach einer starken Flotte motivierten, zeigten die kolonialpolitischen Verwicklungen, die das Staatssekretariat Bülow von Anfang an begleiteten. Die Aufbringung

von deutschen Postdampfern im Burenkrieg demonstrierte, wie leicht außenpolitische Aspekte zum Vorteil der Marine mit innenpolitischen verbunden werden konnten.

Tirpitz war als Gegner der Sammlungspolitik ins Amt getreten. Ende Februar 1900 befand er sich mitten im gegnerischen Lager, da ihm der Verlauf der Dinge unmißverständlich gezeigt hatte, daß eine zweite Flottenvermehrung ohne die Akzeptierung der agrarischen Forderungen nicht durchzusetzen war.

Während der Handel, vor allem der von Hamburg, der Bremer war zurückhaltender, meinte, daß die Flotte Instrument sei, um den Vorrang des Außen- vor dem Binnenmarkt zu sichern, womit er ursprünglich im Einklang mit Tirpitz stand, sah die Landwirtschaft die Flotte nur als Kompensationsmittel, um eine ihre soziale Machtbasis sichernde Zollpolitik durchzusetzen. Flankenschutz erhielt die Deutschkonservative Partei und der mit ihr eng verbundene BdL durch das Zentrum, das seine ausschlaggebende Stellung nur durch ein Zusammengehen mit den Konservativen halten konnte.

Eine auf den ersten Blick gegebene "Seeinteressen-Verbindung" von Industrie und Handel kam nicht zustande, weil beide Partner wegen tiefersitzender Interessengegensätze nicht zusammengehen konnten. Die schärfere Abgrenzung der einzelnen Wirtschaftsräume Ende des 19. Jahrhunderts verwies die Industrie

auf den Rückhalt des inneren Marktes, dessen Bestandteil der Kriegsschiffbau war, und führte sie auf die Seite der agrarischen Schutzzollforderungen: ohne Zölle keine Flotte. Gemeinsam einigte man sich auf einen lukrativen Vertrag: der Industrie die Flotte als Kompensation für zurückgehende Auslandsgeschäfte, der Landwirtschaft höhere Zölle. Diesem zeitlich begrenzten agrarisch-industriellen Zweckbündnis schloß sich Tirpitz an, weil er erkennen mußte, daß sein ursprüngliches Konzept einer Gegenseammlung nicht möglich war und ihm die Diskussion um das Fleischbeschaugesetz und die Flottensteuern klar demonstriert hatte, daß ohne die Berücksichtigung der Forderungen der Agrarier eine Flottenvermehrung kaum Aussichten auf Erfolg hatte. Die innenpolitische Konstellation hatte die Flotte von einem Instrument der Seeinteressen zu einem solchen der Sammlungspolitik gemacht, der Flottenbau hatte den Agrariern die einmalige Chance gegeben, durch Aufspringen auf einen "fahrenden Zug" ihre restriktiven Vorstellungen weitgehend durchzusetzen. Die vom Zentrum und den Konservativen durchgesetzte Deckungslösung mit Kostenverlagerung auf Börse und Handel sollte allerdings von Kostendeckung der Flottenvermehrung weit entfernt sein, man mußte zur Finanzierung des Schlachtflottenbaues zunehmend auf Anleihen zurückgreifen.

Die Zustimmung des Reichstages zum zweiten Flottengesetz war nicht zuletzt der Fähigkeit von Tirpitz zu verdanken, mit allem taktischen und diplomatischen Geschick eine gegebene innenpolitische Situation mit der durch die Außenpolitik vorgegebenen Konstellation auf ein Ziel auszurichten: den Bau der deutschen Schlachtflotte. Die Erreichung dieses Zieles war ihm mehr als "eine Messe" wert.

Ohne den Kaiser hätte Tirpitz sein Schlachtflottenkonzept nie durchsetzen können. Er war es aber allein, der die Wirkungsmöglichkeiten sowie die politische Stoßrichtung des Schlachtflottengedankens in ein systematisches, langfristiges Konzept goß. Er hat aber auch maßgeblich Verantwortung dafür zu tragen, daß in der Folge die deutsche Außenpolitik zu einem Instrument eines Rüstungsprogrammes wurde, dessen Endzweck unter einer vollständig gewandelten Weltlage nicht mehr gültig sein konnte.

Eine solche Entwicklung wurde zwar schon von Trägern politischer Gegenströmungen, wie dem Freisinnigen Richter und dem Sozialdemokraten Bebel, vorhergesagt. Der Schlachtflottengedanke hatte aber eine so große Bandbreite - von diffusen Weltreichsgedanken über legitime Sicherheitsbedürfnisse bis hin zur Durchsetzungsmöglichkeit materieller und innenpolitischer Interessen - daß eine Vielzahl von Gruppen meinen konnte,

über die Flottenpolitik ihre speziellen Wünsche durchsetzen zu können. Diese dadurch gegebene Werbekraft, nicht etwa nur die Flottenpropaganda, der „Verschleierungspolitiker“ Tirpitz oder ein schwaches Parlament, verhalf dem Schlachtflottengedanken zum Durchbruch.

Literaturverzeichnis

Protokolle und Aktenpublikationen

Stenographische Berichte über die Verhandlungen des deutschen Reichstages,

IX. Legislaturperiode, V. Session, 1897/1898

1.Bd.(159), Von der Eröffnungssitzung am 30. Nov. 1897 bis zur
30. Sitzung am 1. Febr. 1898; Berlin 1898

3.Bd.(161), Von der 66. Sitzung am 21. März 1898 bis zur Schluß-
sitzung am 6. Mai 1898, Berlin 1898

X. Legislaturperiode, I. Session, 1898/1900

4.Bd.(168), Von der 100. Sitzung am 14. Nov. 1899 bis zur 131.
Sitzung am 20. Januar 1900, Berlin 1900

5.Bd.(169), Von der 132. Sitzung am 22. Januar 1900 bis zur 161.
Sitzung am 7. März 1900, Berlin 1900

7.Bd.(171) Von der 191. Sitzung am 11. Mai 1900 bis zur Schluß-
sitzung am 12. Juni 1900, Berlin 1900

Die Große Politik der Europäischen Kabinette 1871-1914.

Im Auftrag des Auswärtigen Amtes hrsg. von Johannes Lepsius, Al-
brecht Mendelssohn-Bartholdy, Friedrich Thimme, Berlin 1927

Bd.2 Der Berliner Kongreß, seine Voraussetzungen und Nach-
wirkungen

Bd.8 Die Anfänge des Neuen Kurses

Bd.9 Der nahe und der ferne Osten

Bd.11 Die Krügerdepesche und das europäische Bündnissystem 1896

Bd.14/1 Weltpolitische Rivalitäten

Bd.15 Ringe um die Erste Haager Friedenskonferenz

Bd.17 Die Wendung im Deutsch-Englischen Verhältnis

Die Britischen Amtlichen Dokumente über den Ursprung des Weltkrieges 1898-1914, hrsg. von G.P. Gooch und Harold Temperley, Berlin 1928

Bd. 1/1. Hbd., Das Ende der Britischen Isolierung

Reichsgesetzblatt 1900 (Nr. 2642-2741), Berlin 1900

Hohlfeld, Johannes Dokumente der Deutschen Politik und
Geschichte von 1848 bis zur Gegenwart,
Bd. 2, Das Zeitalter Wilhelms II.
1890-1918, Berlin 1952

Denkwürdigkeiten, Memoiren, Briefsammlungen

Bülow, Bernhard von Denkwürdigkeiten, 1. Bd., Vom Staats-
sekretariat bis zur Marokko-Krise,
hrsg. von Franz von Stockhamern,
Berlin 1930

Boelke, Willi A. (Hrsg.) Krupp und die Hohenzollern,
Aus der Korrespondenz der Familie Krupp
1850-1916

Eckardstein, Hermann von Lebenserinnerungen und Politische Denkwürdigkeiten, Bd. 1, Leipzig 1919

Ernst, Johannes (Hrsg.) Reden des Kaisers,
Ansprachen, Predigten und Trinksprüche
Wilhelm II., München 1966 (dtv)

Görlitz, Walter (Hrsg.) Der Kaiser... ,
Aufzeichnungen des Chefs des Marinekabinetts
Admiral Georg v. Müller über die
Ära Wilhelms II.
Berlin, Frankfurt, Zürich 1965

- Haller, Johannes Aus dem Leben des Fürsten
Philippp zu Eulenburg-Hertefeld,
Berlin-Leipzig 1926
- Helmolt, Hans(Hrsg.) Gustav Freytags Briefe an Albrecht
von Stosch,
Stuttgart, Berlin 1913
- Helfferich, Karl Georg von Siemens,
Ein Lebensbild aus Deutschlands
großer Zeit, Bd. 3,
Berlin 1923
- Meissner, Otto H.(Hrsg.) Denkwürdigkeiten des General-Feld-
marschalls Alfred Grafen von Walder-
see, Bd. 2 (1888-1900),
Stuttgart und Berlin 1923
- Müller, Karl A.(Hrsg.) Fürst Chlodwig zu Hohenlohe-Schilling-
fürst, Denkwürdigkeiten der Reichskans-
lerzeit (zit. Hohenlohe),
Stuttgart 1931
- Oncken, Hermann Rudolf von Bennigsen,
Ein deutscher liberaler Politiker,
Nach seinen Briefen und hinterlassenen
Papieren, Bd. 2, Von 1867-1900,
Stuttgart und Leipzig 1910
- Rheinbaben, Werner von Kaiser, Kanzler, Präsidenten
Erinnerungen, Mainz 1968
- Rich, Normann/Fischer(Hrsg.) Die Geheimen Papiere Friedrich von
Holsteins (zit. Holsteinpapiere),
Bd. III, Briefwechsel 1861-1896
Bd. IV , Briefwechsel 1897-1909
- Röhl, John C.G.(Hrsg.) Philip Eulenburgs Politische Korres-
pondenz, Bd. 1, (1866-1891)
(Deutsche Geschichtsquellen des 19.u.
20.Jhrdt., Bd.52/I), Boppard 1976
-

- | | |
|-------------------------|--|
| Stosch, Ulrich von | Denkwürdigkeiten des Generals
und Admirals Albrecht von Stosch,
Stuttgart und Leipzig 1904 |
| Tirpitz, Alfred von | Erinnerungen,
Leipzig 1919 |
| Tirpitz, Alfred von | Politische Dokumente,
Der Aufbau der deutschen Weltmacht,
Stuttgart und Berlin 1924 |
| Tirpitz, Alfred von | Politische Dokumente,
Deutsche Ohnmachtpolitik im Welt-
krieg,
Hamburg und Berlin 1926 |
| Vierhaus, Rudolf(Hrsg.) | Am Hof der Hohenzollern,
Aus dem Tagebuch der Baronin Spitzem-
berg 1865-1914,
München 1965 (dtv) |
| Wilhelm II. | Ereignisse und Gestalten 1878-1918,
Leipzig und Berlin 1922 |

Darstellungen, Dissertationen, Zeitschriftenaufsätze

- | | |
|--------------------------|---|
| Arnold, James A. | Die Entwicklung der Marinen im späten
19. Jhrdt., in: Potter E.B./Nimitz Ch.W.,
Seemacht, eine Seekriegsgeschichte von
der Antike bis zur Gegenwart, S.227-255
München 1974 |
| Bachem, Karl | Vorgeschichte, Geschichte und Politik
der Deutschen Zentrumspartei,
Bd. V/VI, Köln 1929 |
| Bernhardi, Friedrich von | Deutschland und der nächste Krieg,
Stuttgart und Berlin 1912 |
-

- Baumgart, Winfried Deutschland im Zeitalter des Imperialismus (1890-1914),
Grundkräfte, Thesen u. Strukturen,
Frankfurt/Main 1972
- Bergtraesser, Ludwig Geschichte der Politischen Parteien
in Deutschland (8./9. Auflage),
München 1955
- Berghahn, Volker R. Der Tirpitz-Plan
Genesis und Verfall einer innenpo-
litischen Krisenstrategie unter Wil-
helm II., Düsseldorf 1971
- Berghahn, Volker R. Zu den Zeilen des deutschen Flotten-
baues unter Wilhelm II.,
in: HZ 210/1970, S. 35-100
- Berghahn, Volker R. Flottenrüstung und Machtgefüge,
in: Stürmer M.(Hrsg.), Das kaiser-
liche Deutschland, Politik u. Gesell-
schaft 1870-1918, S. 378-396,
Düsseldorf 1970
- Berghahn, Volker R. Der Tirpitz-Plan und die Krisis des
preußisch-deutschen Herrschaftssystems,
in: Schottelius H./Deist W.(Hrsg.), Ma-
rine und Marinepolitik im kaiserlichen
Deutschland 1871-1914, Düsseldorf 1972
- Breyer, Siegfried Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer
1905-1970, München 1970
- Böhm, Ekkehard Überseehandel und Flottenbau,
Hanseatische Kaufmannschaft und deut-
sche Seerüstung, (Studien zur modernen
Geschichte, Bd. 8), Düsseldorf 1972
- Boelcke, Willi A. "Das Heft kann überreicht werden,"
Zur Geschichte der Marine-Rundschau,
in: MR 1/1977, S. 48
-

- | | |
|--------------------------|--|
| Brandenburg, Erich | Von Bismarck zum Weltkrieg,
Leipzig 1939 |
| Beyme, Klaus von | Interessengruppen in der Demokratie,
München 1970 |
| Baecker, Thomas | Das deutsche Feindbild in der ameri-
kanischen Marine, in: MR 2/1973,
S. 65-84 |
| Baecker, Thomas | Mahan über Deutschland, in: MR 1,2/1973,
S. 10-19/S. 86-102 |
| Clark E.H./Fredland J.P. | Die Vereinigten Staaten werden eine
Seemacht, in: Potter/Nimitz, Seemacht,
eine Seekriegsgeschichte von der Antike
bis zur Gegenwart, S. 277-292
München 1974 |
| Craig, Gordon A. | Deutsche Geschichte 1866-1945,
Vom Norddeutschen Bund bis zum Ende
des Dritten Reiches, München 1980 |
| Deist, Wilhelm | Flottenpolitik und Flottenpropaganda,
Das Nachrichtenbureau des Reichsmarine-
amtes 1897-1914 (Beiträge zur Militär-
und Kriegsgeschichte/Militärgeschicht-
liches Forschungsamt 17.Bd.) Stuttgart
1976 |
| Deist, Wilhelm | Die Armee in Staat und Gesellschaft,
in: Stürmer M.(Hrsg.), Das Kaiserliche
Deutschland, Politik u. Gesellschaft
1870-1918, S. 312-339, Düsseldorf 1970 |
| Dehio, Ludwig | Deutschland und die Weltpolitik im
20. Jhrdt., München 1955 |
| Eley, Geoff | Sammlungspolitik, Socialimperialism and
the Navy Law of 1898, in: MM 1/1974,
S. 29-62 |
-

- Eyck, Erich Das Persönliche Regiment Wilhelm II., Politische Geschichte des Deutschen Kaiserreiches von 1890-1914, Zürich 1948
- Ehler, Hans Marine- und Heeres-Etat im deutschen Rüstungs-Budget 1898-1912, in: MR 5/1978, S. 311-323
- Eichberg, Henning Navalismus und Imperialismus in der Geschichtsschreibung, in: MR 4/1973, S. 193-211
- Fischer, Wolfram Staatsverwaltung und Interessenverbände im Deutschen Reich 1871-1914, in: Varain, Heinz Josef (Hrsg.), Interessenverbände in Deutschland, (Neue Wissenschaftliche Bibliothek, Bd. 60), S. 139-161, Köln 1973
- Faulkner, H.U. Geschichte der Amerikanischen Wirtschaft, Düsseldorf 1957
- Fricke, Dieter (Hrsg.) Die Bürgerlichen Parteien in Deutschland, Handbuch der Geschichte der bürgerlichen Parteien u. anderer bürgerlicher Interessenorganisationen vom Vormärz bis zum Jahre 1945, Berlin 1974 Bd. 1/2
- Fischer, Kurt Admiral Mahan: Weltpolitik zur See, in: MR 3/1973, S. 130-143
- Fock, Harald Des Kaisers Preisausschreiben, ein Beitrag zur deutschen Marinegeschichte, in: MR 3/1977, S. 112-118
- Forstmeier, Friedrich Der Tirpitzsche Flottenbau im Urteil der Historiker, in: Schottelius/Deist (Hrsg.), Marine u. Marinepolitik im Kaiserlichen Deutschland 1871-1914, S. 34-53, Düsseldorf 1972
-

- Gall, Lothar Bismarck, Der weisse Revolutionär, Frankfurt 1980
- Grewe, Wilhelm G. Spiel der Kräfte in der Weltpolitik, Theorie und Praxis der internationalen Beziehungen, Düsseldorf 1970
- Hubatsch, Walther Die Ära Tirpitz, Studien zur deutschen Marinepolitik 1890-1918 (Göttinger Bausteine zur Geschichtswissenschaft, Bd. 21), Göttingen 1955
- Hubatsch, Walther Schiffbauplanung, technischer Rüstungsstand u. politische Zielsetzung beim Aufbau der deutschen Marine 1848-1955, in: MR 4/1963, S. 65-79
- Hubatsch, Walther Kaiserliche Marine, Aufgaben und Leistungen, München 1975
- Hubatsch, Walther Der Admiralstab und die obersten Marinebehörden in Deutschland 1848-1945, Frankfurt 1958
- Hubatsch, Walther Navalismus und Technik im 19. und 20. Jahrhundert, in: MR 2/1977, S. 51-55
- Hallgarten, Georg W. Imperialismus vor 1914, die soziologischen Grundlagen der Außenpolitik europäischer Großmächte vor dem ersten Weltkrieg, Bd. 1, München 1963
- Huberti, Franz Hermann Tirpitz als Verschleierungs-Politiker? in: MR 9/1974, S. 535-554
- Hallmann, Hans Der Weg zum deutschen Schlachtflottenbau, Stuttgart 1933
- Huber, E.R. Deutsche Verfassungsgeschichte, Bd. III/IV
- Hartung, Fritz Deutsche Geschichte 1871-1919, Leipzig 1939
-

- Herwig, Holger H. Das Elitekorps des Kaisers,
Die Marineoffiziere im Wilhelmi-
nischen Deutschland (Hamburger
Beiträge zur Sozial- und Zeitge-
schichte, Bd. XIII), Hamburg 1977
- Hassell, Ulrich von Tirpitz,
Sein Leben und Wirken mit Berück-
sichtigung seiner Beziehungen zu
Albrecht von Stosch, Stuttgart 1920
- Hauenstein, Fritz Die ersten Zentralverbände,
in: Hoppenstedts Wirtschaftsarchiv
(Hrsg.), Der Weg zum Industriellen
Spitzenverband, S. 1-73
Darmstadt 1956
- Huldermann, Bernhard Albert Ballin,
Oldenburg 1922
- Hertzfeld, Hans Johannes von Miquel,
Bd. 2, Sein Anteil am Ausbau des
Deutschen Reiches bis zur Jahrhundert-
wende, Detmold 1938
- Herrmann, Hans C. Deutsche Militärgeschichte
Frankfurt 1968
- Holl, Karl Krieg und Frieden und die liberalen
Parteien, in: Holl, Karl/List, Günther
(Hrsg.), Liberalismus und imperiali-
stischer Staat (Kleine Vandenhoeck
Reihe), Göttingen 1975
- Horn, Hannelore Der Kampf um den Mittellandkanal,
Köln 1964
- Kaelble, Hartmut Industrielle Interessenpolitik in der
Wilhelminischen Gesellschaft, Central-
verband Deutscher Industrieller 1895-1914,
Berlin 1967
-

- Kennedy, Paul M. Aufstieg und Verfall der britischen Seemacht, Bonn 1978
- Kennedy, Paul M. Tirpitz, England and the Second Navy Law of 1900: A Strategic Critique, in: MGM 2/1970, S. 33-57
- Kennedy, Paul M. Maritime Strategieprobleme der deutsch-englischen Flottenrivalität, in: Schottelius/Deist(Hrsg.), Marine u. Marinepolitik im kaiserlichen Deutschland 1871-1914, S. 178-210, Düsseldorf 1972
- Kehr, Eckart Schlachtflottenbau und Parteipolitik 1894-1901 (Historische Studien, Heft 197), Berlin 1930
- Kehr, Eckart Soziale und finanzielle Grundlagen der Tirpitzschen Flottenpropaganda, in: Wehler, H.U.(Hrsg.) Moderne deutsche Sozialgeschichte (Neue Wissenschaftl. Bibliothek, Bd. 10), S. 389-406, Köln 1966
- Kehr, Eckart Die Rüstungsindustrie, in: Wehler, H.U.(Hrsg.), Der Primat der Innenpolitik, Gesammelte Aufsätze zur preußisch-deutschen Sozialgeschichte im 19.u.20.Jhrdt., S. 184-197, Frankfurt 1970
- Kehr, Eckart Die deutsche Flotte in den 90er Jahren und der politisch-militärische Dualismus des Kaiserreiches, in: Wehler,H.U. (Hrsg.) Der Primat der Innenpolitik, Frankfurt 1970
- Kludas, Arnold Hundert Jahre Blohm + Voss, in: MR 4/1977, S. 153-167
-

- Kautsky, Karl Zu den Programmen der Sozialdemokratie, Köln 1968
- Kindermann, Gottfried K. Weltverständnis und Ideologien als Faktoren der Auswärtigen Politik, in: Kindermann G.(Hrsg.), Grundelemente der Weltpolitik, S. 79-96, München 1977
- Kelly, Patrick J. The Naval Policy of Imperial Germany 1900-1914, Phil.Diss. Washington D.C. 1970
- Lothholz, Albrecht Die Haltung der Sozialdemokratie in den Heeres- Flotten- und Weltmachtfragen 1890-1914, Phil.Diss. Freiburg 1955
- Leckebusch, Günther Die Beziehungen der deutschen Seeschiffswerften zur Eisenindustrie an der Ruhr in der Zeit von 1850-1930, Köln 1963
- Langer, William The Diplomacy of Imperialism 1890-1902, Vol. I/II, New York/London 1935
- Matthel, Dieter Russische Seemachtbestrebungen in der Epoche des Navalismus, in: MR 1/1978, S. 17-25
- Mahan, Alfred Thayer Der Einfluß der Seemacht auf die Geschichte 1660-1812, Bd. 1/2, Kassel 1974
- Marder, Arthur J. The Anatomy of British Sea Power, A History of British Naval Policy in the Pre-Dreadnought Era 1880-1905, New York 1976
- Morsey, Rudolf Die oberste Reichsverwaltung unter Bismarck 1867-1890 (Neue Münstersche Beiträge zur Geschichtsforschung, Bd.3), Münster 1957
-

- Michalik, Bernhard Probleme des deutschen Flotten-
baues, Breslau 1931
- Manthey, Eberhard Deutsche Marinegeschichte,
Charlottenburg 1926
- Marienfeld, Wolfgang Wissenschaft und Schlachtflotten-
bau in Deutschland 1890-1920
(Beiheft 2 der MR), Frankfurt 1957
- Mommsen, Wolfgang J. Max Weber und die deutsche Politik
1890-1920, Tübingen 1959
- Messerschmidt, Manfred Reich und Nation im Bewußtsein der
Wilhelminischen Gesellschaft,
in: Schottelius/Deist(Hrsg.), Marine-
und Marinepolitik im kaiserlichen
Deutschland 1871-1914, Düsseldorf 1972
- Messerschmidt, Manfred Militär und Politik in der Bismarck-
zeit und im Wilhelminischen Deutschland,
(Erträge der Forschung Bd. 43)
Darmstadt 1975
- Meyer, Jürg Die Propaganda der deutschen Flotten-
bewegung 1897-1900, Phil.Diss. Bern 1967
- Nipperdey, Thomas Die Organisation der deutschen Parteien
vor 1918, Düsseldorf 1961
- Nolte, Ernst Deutscher Scheinkonstitutionalismus?
in: HZ 228/1979, S. 529-549
- Oldenhage, Gustav Die deutsche Flottenvorlage von 1897
und die Öffentliche Meinung,
Phil.Diss. Münster 1935
- Puhle, Hans-Jürgen Agrarische Interessenpolitik und
preußischer Konservatismus (Schriften-
reihe des Forschungsinstituts der Fried-
rich-Ebert-Stiftung), Hannover 1967
-

- Puhle, Hans-Jürgen Radikalisierung und Wandel des Deutschen Konservatismus vor dem Ersten Weltkrieg,
in: Ritter, G.A.(Hrsg.), die deutschen Parteien vor 1918 (Neue wissenschaftl. Bibliothek, Bd. 61), S. 165-186
- Petter, Wolfgang Deutsche Flottenrüstung von Wallenstein bis Tirpitz,
in: Messerschmidt, M./Hackl, O.(Hrsg.), Handbuch zur deutschen Militärgeschichte, 4.Bd. VIII, S. 13-255 München 1977
- Reinhardt, Horst D. Tirpitz und der deutsche Flottengedanke in den Jahren 1892-1898, Phil.Diss. Marburg 1964
- Röhl, John C.G. Deutschland ohne Bismarck, Die Regierungskrise im Zweiten Kaiserreich 1890-1900, Tübingen 1969
- Ritter, Gerhard Staatskunst und Kriegshandwerk, Bd. 2, Die Hauptmächte Europas und das wilhelminische Reich (1890-1914), München 19
- Rohwer, Jürgen Die technische Entwicklung in den Marinen der Welt 1898-1914, in: Potter/Nimitz(Hrsg.), Seemacht, S. 293-313, München 1974
- Rohwer, Jürgen Politik und Flottenbau 1898-1914, in: Potter/Nimitz(Hrsg.), Seemacht, S. 315-342, München 1974
- Rohwer, Jürgen Kriegsschiffbau und Flottengesetze um die Jahrhundertwende, in: Schottelius/Deist(Hrsg.), Marine und Marinepolitik 1871-1914, S. 211-235, Düsseldorf 1972
-

- Ross, Ronald J. Beleaguere Tower, The Dilemma
of Political Catholicism in Wil-
helmine Germany, London 1976
- Rahn Werner Wilhelm II. und seine Marine,
in: MR 5/1976, S. 285-291
- Stegmann, Dirk Die Erben Bismarcks, Sammlungs-
politik 1897-1918, Köln/Berlin 1970
- Stegmann, Dirk Wirtschaft und Politik nach Bis-
marcks Sturz, zur Genesis der
Miquelschen Sammlungspolitik 1890-
1897, in: Geiss, I./Wendt, B.J. (Hrsg.),
Deutschland in der Weltpolitik des
19. und 20. Jahrhunderts
Düsseldorf 1973
- Strohbusch, Erwin Markante Kriegsschiffsentwürfe der
Kaiserlichen Marine, in: MR 12/1977,
S. 707-714
- Salewski, Michael Tirpitz, Aufstieg-Macht-Scheitern,
(Persönlichkeit u. Geschichte 12/12a),
Göttingen 1979
- Salewski, Michael Der Tirpitz-Plan, in: HZ 219/1974,
S. 153-156
- Siemens, Georg Geschichte des Hauses Siemens,
1. Bd. (1847-1903), München 1949
- Schüssler, Wilhelm (Hrsg.) Weltmachtstreben und Flottenbau
(Glaube u. Forschung), Witten 1956
- Stadelmann, Rudolf Die Epoche der deutsch-englischen
Flottenrivalität, in: Deutschland
u. Westeuropa, Schloß Laubheim 1948
- Stubmann, Peter Franz Ballin, Leben u. Werk eines deutschen
Reeders, Berlin 1926
- Spindler, Max (Hrsg.) Handbuch der bayerischen Geschichte,
Bd. 4/1. Teilbd., Das neue Bayern
1800-1970, München 1974
-

- Schoeps, Hans Joachim Der Weg ins Deutsche Kaiserreich,
Berlin 1970
- Schieder, Theodor Das Deutsche Kaiserreich von 1871
als Nationalstaat, (Wissenschaftl.
Abhandlungen der Arbeitsgemeinschaft
für Forschung des Landes Nordrhein-
westfalen, Bd.20), Köln/Opladen 1961
- Schilling, Konrad Beiträge zu einer Geschichte des
radikalen Nationalismus in der Wilhel-
minischen Ära 1890-1909,
Phil.Diss. Köln 1968
- Steinberg, Jonathan Yesterday's Deterrent,
Tirpitz and the birth of the German
battle fleet, London 1965
- Scheina, Robert L. Lateinamerikanische "Dreadnoughts",
in: MR 9/1979, S. 571-580
- Snyder, R./Bruck,H./Sapin Entscheidungsanalyse und internatio-
nale Beziehungen, in: Haftendorn H.
(Hrsg.), Theorie der Internationalen
Politik, S. 227-243, Hamburg 1975
- Tirpitz, Wolfgang von Wie hat sich der Staatsbetrieb beim
Aufbau der Flotte bewährt?
Leipzig 1923
- Tirpitz, Wolfgang von Tirpitz's letztes Frontkommando,
in: MR 12/1965, S. 311-335
- Tschoepe/Claessens/Klönne Sozialkunde der Bundesrepublik
Deutschland, Düsseldorf 1973
- Toussey, Walter C. The Sammlungs Campaign fo 1897-1898
and the First Navy Law,
Phil.Diss. Urbana, Illinois 1973
- Thalheimer, Siegfried Das deutsche Flottengesetz von 1898,
Phil.Diss. Bonn 1926
-

- Treitschke, Heinrich von Der Staat im Verkehr der Völker,
in: Hohenthau A.J.(Hrsg.), Hein-
rich v. Treitschke, Freiheit,
Einheit, Völkergemeinschaft, ei-
ne Auswahl aus Reden u. Schriften,
Wien 1953
- Uhlmann, Hans Peter Der Bund der Industriellen,
(Kritische Studien zur Geschichts-
wissenschaft, Bd. 21),Göttingen 1976
- "Ueberall", Illustrierte Die Flotte der Vereinigten Staaten,
Wochenschrift für Armee in: "Ueberall", 4. Jahrgang 1901/1902,
und Marine S. 467-470
- Valentin, Veit Geschichte der Deutschen Revolution
1848-1849 (Studienbibliothek Klepen-
heuer u. Witsch), Bd. 1, Köln 1970
- Verchau, Ekkhard Von Jachmann über Stosch und Caprivi
zu den Anfängen der Ära Tirpitz,
in: Schottelius/Deist(Hrsg.), Marine-
und Marinepolitik 1871-1914, S.73-88
Düsseldorf 1972,
- Witt, Peter Christian Die Finanzpolitik des Deutschen
Reiches von 1903-1913 (Historische
Studien, Heft 415), Lübeck/Hamburg
1970
- Witt, Peter Christian Reichsfinanzen und Rüstungspolitik
1898-1914, in: Schottelius/Deist(Hrsg.),
Marine- und Marinepolitik 1871-1914,
S. 146-177, Düsseldorf 1972
- Wehler, Hans Ulrich Das Deutsche Kaiserreich 1871-1918
(kleine Vandenhoeck-Reihe, Bd. 9),
Göttingen 1973
- Winzen, Peter Bülow's Weltmachtkonzept,
Untersuchungen zur Frühphase seiner
Außenpolitik 1897-1901 (Schriften des
Bundesarchivs 22), Boppard 1977

- Walle, Heinrich Die Entstehung der modernen
 Schiffsartillerie, in: MR 5/1980
 S. 270-277
- Waltershausen, S. von Deutsche Wirtschaftsgeschichte
 1815-1914, Jena 1920
- Wegener, Edward Die Tirpitzsche Seestrategie,
 in: Schottelius/Deist(Hrsg.), Ma-
 rine- und Marinepolitik 1871-1914,
 S. 236-262, Düsseldorf 1972
- Wegener, Edward Die Rolle der Seemacht in unserer
 Zeit, in: Potter/Nimitz(Hrsg.),
 Seemacht, S. 1084-1097, München 1974
- Zeender, John K. The German Center Party 1890-1906,
 (Transaction of the American Philo-
 sophical Society, Vol.66/Part 1),
 Philadelphia 1976
- Ziebert, Alexander England und der Bau der deutschen
 Schlachtflotte in der Ära Bülow,
 Phil.Diss. Freiburg 1926
- Zorn, Wolfgang(Hrsg.) Handbuch der deutschen Wirtschafts-
 und Sozialgeschichte,
 Bd. 2, Das 19. u. 20. Jahrhundert,
 Stuttgart 1976
- Nachtrag
- Gröner, Erich Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945,
 München 1965
- Morgenthau, Hans Der Friede im nuklearen Zeitalter,
 in: Kindermann, G.K.(Hrsg.) Grund-
 elemente der Weltpolitik, S. 173-188,
 München 1977
- Meinecke, Friedrich Geschichte des deutsch-englischen Bünd-
 nisproblems 1890-1901, München 1972
- Wernecke, Klaus Der Wille zur Weltgeltung,
 Düsseldorf 1970
-

Abkürzungen

AKO	Allerhöchste Kabinettsordre
BdL	Bund der Landwirte
CVDI	Centralverband deutscher Industrieller
GP	Die große Politik der Europäischen Kabinette
HZ	Historische Zeitschrift
MK	Marinekabinett
MR	Marine-Rundschau Herausgegeben vom Arbeitskreis für Wehr- forschung
MGM	Militärgeschichtliche Mitteilungen Herausgegeben vom Militärgeschichtlichen Forschungsamt
MStPO	Militärstraßprozeßordnung
OK	Oberkommando
RT	Reichstag
RMA	Reichsmarineamt
t	Tonne zu 1000 kg
Z.d.V.	Zusatz des Verfassers

Lebenslauf

14.12.1946	Geburt in Oberndorf/Neckar Vater: Heinz, Berufssoldat
1953 - 1961	Besuch der Hauptschule in Oberndorf/Neckar und Dillingen/Donau
1961 - 1964	Besuch der Mittelschule in Wertingen/Schwaben Mittlere Reife
1965 - 1969	Dienst in der Bundesmarine
1969 - 1972	Ausbildung als Beamter des gehobenen Dienstes bei der Bundesanstalt für Arbeit
1972	Ablegung der Inspektorenprüfung
1973	Heirat
1972 - 1973	Tätigkeit als Sachbearbeiter des gehobenen Dienstes
1974 - 1975	Selbständige Vorbereitung auf das Abitur
1975	Abitur
1976 - 1981	Studium der Neueren Geschichte, Mittelalter- lichen Geschichte und Politikwissenschaft an der Ludwig-Maximilians-Universität München
18. 2.1981	Promotion

